RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

The Low-Priced Air Fare Review

The First Five Years

No. 1983/05E
Third Printing, Errata Incorporated

Canada

THE LOW-PRICED AIR FARE REVIEW

The First Five Years

Project Supervisor and
Contributing Author
J.A. Greig

Principal Authors
T.E. Duffy and
P.R. Berlinguette

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
Research Branch
Passenger Transport Studies
Report No. 1983/05E
November, 1983

Version française disponible sous le titre
"Revue des tarifs aériens réduits -
Les cinq premières années",
rapport n° 1983/05F

First Printing, November, 1983
Second Printing, February, 1984
Third Printing, Errata Incorporated
March, 1984

Canadian Transport Commission
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Minister of Supply and Services Canada 1983
Catalogue Number TT72-1983/05E
ISBN 0-662-12867-2

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

FOREWORD

In January, 1978, the Governor in Council directed the Transport Commission to institute a three-year experiment concerning domestic low-priced air fares. As part of the monitoring and review process of this experimental period, the Commission produced a series of annual reports providing statistical data on traffic, market shares, capacity and pricing as related to low-priced air fares for the years 1978, 1979 and 1980.

Since 1980, the Canadian air carriers have continued to develop and market domestic low-priced air fares with reference to the established regulatory regime and their individual perceptions of the marketplace and corporate objectives. During this most recent time period one particular low-priced air fare developed which differed significantly from the traditional products of the 1978 to 1980 period as well as other contemporary products. This product was the CP Air Skybus fare as it had evolved to March, 1982.

Several diverse opinions developed regarding the appropriateness and impact of the Skybus product as a type of low-priced air fare product. In March, 1982, the Canadian Transport Commission, while allowing the Skybus product to remain in effect until October, 1982, ordered a detailed investigation of Skybus and other deep discount fares to be undertaken. The Commission also held a hearing in July, 1982, to determine a reasonable policy governing conditions applicable to deep discount fares. As a result of this hearing, a series of standardized minimum restrictions were adopted for domestic scheduled air fare products discounted by more than 25 percent. The Committee also directed the investigation of deeply discounted air fares to continue within the context of the evolution of domestic low-priced air fares during the entire 1978 to 1982 period. To this end, this present report, details the results of the investigation providing a continuous statistical low-priced air fare data base for the period 1978 to 1982 with detailed analysis concentrating on the 1981 and 1982 period.

It is intended that this report present information to the Committee with respect to the availability of economical air travel opportunities in the context of the long run stability of the Canadian air carrier industry. In any case, the opinions expressed herein are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Canadian Transport Commission.

Yves Dubé
Vice-President (Research)

Canada

ACKNOWLEDGEMENTS

This fourth in the series of low-priced air fare reviews has been carried out as a joint Research Branch/Air Transport Committee project. As such it has benefitted from the expertise and insights of a broad cross-section of Commission staff. In particular, the authors of this report would like to acknowledge the assistance of Leesha Lin, Tom Johnson, Jody Shore, Sheila Rajani and Denise Léveillée for their individual contributions to the development of data base and to the analyses carried out. The assistance of Kim Chong in compiling the data bases is also gratefully acknowledged.

In addition, the authors wish to thank those who have reviewed and commented on draft versions of this report, in particular, Richard Fosbrooke and George Hariton of the Research Branch and John Marko of the Air Transport Committee.

Finally, sincere thanks is extended to the personnel of the Publications Division, who along with the staff of the Word Processing unit have worked so hard to produce a timely document.

CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY		1
Chapter 1	INTRODUCTION	7
	1.1 Purpose	7
	1.2 Low-Priced Air Fares - A Definition	10
Chapter 2	TRAFFIC AND CAPACITY	17
	2.1 Domestic Scheduled Services - Traffic, Capacity and Utilization	17
	2.1.1 Traffic	17
	2.1.2 Capacity and Utilization	29
	2.2 Domestic Charter Services - Traffic, Capacity and Utilization	36
	2.2.1 Advance Booking Charters	36
	2.2.2 Inclusive Tour Charters	38
	2.2.3 Carrier Participation	39
	2.3 Domestic Scheduled and Charter Services - Specific Issues	41
	2.3.1 Comparative Market Shares	41
	2.3.2 Seasonality Trends and Congestion	44
	2.3.3 Low-Priced Air Fares by Length of Haul	48
	2.3.4 Skybus/Skydeal and One Way/One Day Skysaver Products on the Toronto-Vancouver Segment	50
	2.3.5 Regional Carriers: Low-Fare Capacity and Utilization	51
Chapter 3	STIMULATION, DIVERSION AND CONDITIONS OF SALE	55
	3.1 Canadian Air Passenger Survey, August, 1982	58
	3.2 Stimulation/Diversion	59
	3.3 The Effectiveness of Fences	65

Chapter 4 PRICING AND OPERATING PERFORMANCE 75

4.1 Trends in Domestic Fares 75
4.2 A Comparison of Canadian and U.S. Domestic Air Fares 80
4.3 Yields, Revenues and Profitability 85
4.4 Product Mix and the Economics of Air Carrier Operations 88
4.4.1 Fences, Product Demand and Revenue 89
4.4.2 Fences, Product Demand and Aircraft Operating Costs 90
4.4.3 Operating Performance 96

APPENDICES

A Detailed Chronology of Events 101
B Terms and Conditions of Domestic Low-Priced Air Fares 107
C Regional Carrier Traffic, Capacity and Load Factor Data 131
D Low-Priced Air Fares - Detailed Scheduled and Charter Data 137
E Canadian and U.S. City Pairs for Fare Comparisons 175

TABLES

1.1 Domestic Scheduled Services: Deep Discount Low-Priced Air Fares 12

1.2 Domestic Scheduled Services: Deep Discount Low-Priced Air Fares (Traditionally Constrained) 13

1.3 Domestic Scheduled Services: Demographic, Frequency and Package Controlled Other Low-Priced Air Fares 14

1.4 Domestic Charter Services 16

2.1 Trends in Revenue Passenger-Kilometres: Air Canada and CP Air Domestic Scheduled Services 19

2.2 Change in Transcontinental Revenue Passenger-Kilometres for Air Canada and CP Air 20

2.3 Trends in Available Seat-Kilometres: Air Canada and CP Air Domestic Scheduled Services 30

2.4 Monthly Variation in Load Factors: Air Canada and CP Air Domestic Scheduled Services 31

2.5 Year over Year Changes in Combined Air Canada and CP Air Domestic RPK's and ASK's Relative to Annual Load Factors 32

2.6 Trends in Available Seat-Kilometres: Air Canada Domestic Services 34

2.7 Trends in Available Seat-Kilometres: CP Air Domestic Services 35

2.8 Annual Trends in Domestic ABC Capacity and Traffic: Level I Air Carriers 1978-1982 37

2.9 Seasonal Domestic ABC Traffic as a Percentage of Total Annual Domestic ABC Traffic by Travel Period: Level I Air Carriers 38

2.10 Annual Trends in Domestic ITC Capacity and Traffic: Level I Air Carriers 1978-1982 39

2.11 Low-fare Traffic as a Percentage of the Total Domestic Market: 1978, 1980, 1982 National Carriers 42

2.12 A Comparison of Revenue Passenger-Kilometres by Domestic Low-Priced Air Fare Type: 1978, 1980, 1982 43

2.13 Capacity and Utilization: June-August 1982 Scheduled and Charter Flights Toronto-Vancouver 45

2.14 Domestic Low-Fare Traffic as a Percentage of Total Low-Fare Traffic by Travel Period 46

2.15 Congestion on Key Segments 47

2.16 Third Quarter Average Load Factor: Full-Fare Passengers, National Carriers 48

2.17 Capacity and Utilization by Selected Flight Segment: National Carriers 1982 49

2.18 Capacity and Utilization: 1982 National Carriers Toronto-Vancouver 51

2.19 Domestic Low-Priced Traffic as a Percertage of Total Traffic by Selected Flight Segments: June-August 1982, National and Regional Carriers 53

3.1 Stimulation/Diversion - Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver: August, 1982 61

3.2 Stimulated Passengers' Alternatives to Taking Trip 62

3.3 Historical Stimulation/Diversion Ratios for Low-Priced Air Fares Based on Survey Data 64

3.4 Reason for Travel by Percentage of Travellers Utilizing Specific Low-Priced Air Fare Products 66

3.5 Passenger Reactions as Fences are Introduced Individually 68

3.6 The Effect of Introducing Fences Individually on Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver Passengers when the Alternative Fare is Full Economy 71

3.7 Product Characteristics and Selected Survey Results for Recent Low-Priced Air Fares 72

4.1 Regular Fare Index (July Fares) - 1970 Dollars 79

4.2 Trends in Yields per Revenue Passenger-Kilometre 86

4.3 Revenue Impacts of Low Fares 87

4.4 Trends in Revenue/Expense Ratios (Air Canada and CP Air Domestic System) 87

4.5 Fences and Associated Market Structure 91

FIGURES

2.1 Trends in Revenue Passenger-Kilometres for the Domestic Scheduled Services of Air Canada and CP Air 18

2.2 Transcontinental Traffic of Air Canada and CP Air and Gross National Product: Annual 1972-1982 21

2.3 CP Air Revenue Passenger-Kilometres as a Portion of Total Transcontinental Scheduled Services: Monthly 1979-1982 26

2.4 CP Air Revenue Passenger-Kilometres as a Portion of Total Transcontinental Scheduled Services: 1976-1982 28

2.5 Participation of the Level I Carriers in the Domestic ABC Market 40

4.1 A Comparison of Lowest Available Air Fares Within Canada: 1977, 1980 and 1982 (Constant 1977 Canadian Dollars, July Fares) 76

4.2 A Comparison of Regular Economy Fares Within Canada: 1977, 1980 and 1982 (Constant 1977 Canadian Dollars, July Fares) 77

4.3 A Comparison of Canadian and American Lowest Available Air Fares: 1980 and 1982 (Constant 1977 Canadian Dollars, July Fares) 83

4.4 A Comparison of Canadian and American Regular Economy Fares: 1980 and 1982 (Constant 1977 Canadian Dollars July Fares) 84

4.5 Product Mix and Air Carrier Operating Performance: Aircraft Size Varies 92

4.6 Product Mix and Air Carrier Operating Performance: Frequency Varies 93

EXECUTIVE SUMMARY

The Low-Priced Air Fare Review - The First Five Years contains an interrelated analysis of traffic and capacity, stimulation/diversion and the effectiveness of fences, and profitability and yields.

With respect to traffic and capacity, the following developments have been observed:

a) Growth in total annual domestic scheduled traffic of the national carriers, which had been increasing throughout the period from 1977-1980, slowed in 1981 and traffic actually contracted in 1982.

b) Annual domestic capacity offered by national scheduled carriers continued to increase throughout the period until 1981 and subsequently contracted at a lower rate than traffic in 1982.

c) In the face of falling domestic traffic and lagging domestic capacity adjustments, load factors experienced by the national scheduled carriers declined during 1981 and 1982.

d) The volume of domestic scheduled low-priced air fare traffic tripled during the period 1978-1982; it comprised 37% of all traffic in 1982 as opposed to 14.5% of all traffic in 1978.

e) In 1982, the domestic low-priced air fare traffic comprised 31% and 56% of total domestic traffic for Air Canada and CP Air, respectively.

f) The increasing availability of the CP Air Skybus low-priced air fare was paralleled by an increasing portion of total transcontinental traffic travelling on CP Air; with the introduction of Air Canada's One Way/One Day Skysaver low-priced air fare product into many of the same markets, the respective carrier shares of traffic reverted to earlier levels.

g) In most cases a higher proportion of scheduled domestic low-priced air fare traffic was found in long-haul, higher density markets.

h) Where national and regional carriers serve the same markets, there is no indication that the number of carrier participants has any bearing on the proportion of discount passengers carried in relation to total traffic.

i) Inconvenience to full-fare passengers, in terms of congestion due to the increased volume of domestic scheduled low-priced air fare traffic, was not apparent during 1982.

j) The ability of domestic scheduled low-priced air fare traffic offerings to smooth the seasonal peaking pattern in traffic and capacity evident throughout 1978-1980 was not apparent during 1981 and 1982.

k) The volume of domestic ABC traffic more than quintupled during the 1978-1982 period and accounted for 10.5% of all domestic low-priced air fare traffic of both national scheduled carriers and charter operators as compared to 5.6% in 1978.

l) The majority of ABC traffic still travelled during the peak summer period of June, July and August although there was a move in 1982 to increasing traffic in off-peak periods.

m) Carriers operating domestic ABC's experienced an average load factor of 81% in 1982.

n) Wardair's share of domestic ABC traffic was 64% in 1982, up from 58% in 1980 when this carrier first entered the domestic ABC market.

o) The Toronto-Vancouver and Toronto-Calgary markets accounted for 75% of total domestic ABC traffic in 1982.

p) Domestic ITC traffic was not a significant factor in the marketplace amounting to less than 1% of total domestic low-priced air fare traffic of both national scheduled and charter operators in 1978, 1980 and 1982.

With regards to stimulation/diversion and the effectiveness of fences, it is observed that:

a) Compared to earlier more highly fenced low-fare products, the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products were characterized relatively more by traffic diversion and less by traffic stimulation.

b) Compared to trip-related fences, amenity-related fences are not as effective in minimizing the sum of divertible full-fare demand and fenced out low-fare demand.

c) The fact that many passengers were unaware of the amenity-related fences attached to their products suggests that such fences were not well understood, and for that reason perhaps, not particularly effective in segmenting the travel market.

d) At the given price level, the incremental addition of a fence to the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver product affected proportionately the volume of traffic diversion and traffic stimulation.

e) Two recent surveys suggest that the stimulated passenger (i.e., price sensitive) may, notwithstanding stricter fences, be enticed in greater numbers into the marketplace by a greater price discount. The same is not true, however, for the diverted passenger with the stronger requirement for on-demand service.

In terms of profitability and yields, the analysis suggested that:

a) Both regular Economy fares and low-priced air fares in the larger volume markets declined in real terms between 1977 and 1980; while both fare classes were higher in 1982 than 1980, low-priced air fares in real terms were still below 1977 levels while regular Economy fares in real terms were somewhat greater than 1977 levels. At the same time, the regular Economy fare in real terms was still below the 1970 level on longest-haul routes.

b) The lowest available fares, in Canada in 1980, were on average lower than those in the United States. Canadian fares rose in real terms, 1982 over 1980,

but continued to be lower than American fares at all stage lengths.

c) Regular Economy fares in both Canada and the United States were at a similar level in 1980. By 1982, full fares in both countries had increased in real terms with American fares (adjusted for comparative buying power) becoming relatively less expensive on long-haul routes than Canadian fares, and relatively more expensive on short-haul routes.

d) Given the strong relationship between the lowest available fare and the Economy fare in Canada (a relationship which is not nearly so obvious in the American context), it is apparent that Canadian travellers might expect a similar discount regardless of the density of the market within which they are travelling and as such are more equitably treated than are American air travellers.

e) In regard to a comparison of Canadian domestic and Canada-U.S. transborder air fares, it would appear that while the return regular fare and the return lowest available fare were roughly equivalent in both years, for the city pairs compared, the transborder fares have over the two-year period increased faster than domestic fares.

f) Real yields for the mainline carriers declined between 1978 through 1980 and then began to rise, although by 1982 the yield was still below that of 1977. Furthermore, by 1982, traffic and revenue began to decline after an interval of continuous increases; as well, costs did not decline as much as revenues such that by 1981 the revenue/expense ratio for the national carriers began to deteriorate noticeably.

g) On the basis of a preliminary analysis, it would seem that there is no <u>a priori</u> reason to suggest that the increasing carriage of low-fare traffic by scheduled carriers in recent years should necessarily have led in any way to poorer operating performance so long as basic capacity management controls were followed. In fact, there is the suggestion that the larger market size may have allowed the carriers to move downward on their cost curve or to provide external service benefits to

the full-fare traveller measured by higher frequencies. However, the analysis does indicate that the potential advantages are very quickly eroded if supply of seats and the demand for them are not well matched in the marketplace.

Chapter 1

INTRODUCTION

1.1 Purpose

In January, 1978, the Governor in Council directed the Canadian Transport Commission to institute and monitor a three-year experiment concerning domestic low-priced air fares which would include both domestic Advance Booking Charters (ABC's) and comparable fares offered by scheduled carriers. This resulted in a series of reviews covering the years 1978, 1979 and 1980. The reviews covering the years 1978 and 1979 were mainly compendia of data on traffic, market shares, capacity and pricing with respect to low-priced air fares. The third review,* in addition to extending the data base to the year 1980, also evaluated the impact of low-priced air fares during the entire 1978-1980 period against the criteria of traffic stimulation and diversion, capacity utilization and revenue and yields. This more comprehensive review concluded that the results of the evolution of low-priced air fares up to that time were, in general, positive in that consumers benefitted, markets expanded and airlines maintained profitability.

Throughout 1981 and 1982, the Canadian air carrier industry continued to develop and market domestic low-priced air fare products with reference to both its regulatory framework and considerations arising from its particular perceptions of the marketplace and corporate objectives. One of the low-priced air fare products ultimately developed during this period differed significantly from those introduced and marketed during the 1978-1980 period. This product was, in the first instance, CP Air's Skybus; it was subsequently followed by Air Canada's One Way/One Day Skysaver. In contrast to previous low-priced air fares, this product type was different in that it was not restricted by the typical constraints associated with low-priced air fares such as advance booking and minimum stay requirements and it was priced below low-priced air fares which were subject to these typical fences. Inasmuch as this particular product was not included in any of the previous reviews, there developed many unsubstantiated and diverse opinions regarding this product, particularly in the area of traffic stimulation and diversion. In light of the fact that CP Air continued to

---

* R.W. Dodd, J. Bonnyman, and J. Shore - The Low-Priced Air Fare Review: A Three-Year Perspective. Report No. 1982/02. Ottawa/Hull: Canadian Transport Commission, March, 1982.

increase the accessibility of this product type in the marketplace, the Air Transport Committee (ATC) of the Canadian Transport Commission in March, 1982, while allowing the proposed product to remain in effect until October, 1982, also ordered a detailed investigation to fully assess its impact. Given that in late May, 1982, Air Canada responded to the CP Air Skybus product by introducing the One Way/One Day Skysaver, the Air Transport Committee order also directed that Air Canada's new product be included in the investigation.

During the months of June and July, 1982, the Air Transport Committee, on the basis of facts and indicators available to it, concluded that the growing use of Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver and other low-priced air fares had very serious financial implications for the air carriers and required an immediate response by the Committee. Rather than impose an arbitrary ruling in these circumstances (and in the absence of a more detailed investigation), the Committee held a hearing to determine a reasonable interim measure. As a result of this hearing, a series of standardized minimum restrictions were adopted for domestic scheduled air fare products discounted more than 25%.

At the same time, the Committee directed that the investigation to fully assess the impact of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fares continue in the context of the evolution of domestic low-priced air fares during the entire 1978-1982 period. As such, the present review, which details the results of this investigation, extends the three previous reviews completed for 1978, 1979 and 1980 and, in fact, forms the fourth report of the series. It is intended that the information presented herein will assist the Committee in establishing a framework for the regulation of low-priced air fares which will balance the availability of economical air travel opportunities and the long-run stability of the Canadian air carrier industry. To this end, this review concentrates on the following:

a) an in-depth analysis of the impact of low-priced air fares on the generation of scheduled and chartered domestic passenger traffic;

b) a study of the impact of loosely constrained, highly discounted low-priced air fares in terms of stimulation and diversion and the effectiveness of associated fences in relation to those of other low-priced air fare products; and,

c) an examination of the impact of low-priced air fares on the financial performance of air carriers.

To facilitate the above analysis, this review also provides by way of Appendices A and B, a comprehensive historical summary of the major events during the evolution of low-priced air fares and a detailed summary of the various domestic low-priced air fare products. Further Appendices also provide the statistical data base utilized for many of the tables presented in the text.

The scope of this review is broader than that of its previous counterparts. Not only is the time period under study of a longer duration but some regional carrier data are provided and analyzed.

Chapter 2 presents traffic and capacity data for both scheduled and charter air services. To this end, the data base developed throughout the 1978, 1979 and 1980 reviews is expanded to include 1981 and 1982 in a similar format. The initial analysis relates total domestic scheduled traffic of the national carriers to low-priced air fare traffic throughout the period. Thereafter, national and regional scheduled low-priced air fare activity is also examined in selected competitive markets; however, this part of the analysis is limited to the three-month summer peak of 1982 due to constraints in individual regional carriers' information systems. Scheduled and charter low-priced air fare products' activity is also examined both overall and in particular selected markets. Further to this analysis, it is noted that weaknesses in low-priced air fare data for the national scheduled carriers for 1981 have necessitated a concentration on the more recent 1982 period.

Chapter 3 includes an in-depth analysis of two of the most recent and more atypical (in the traditional sense) low-priced air fare products, namely CP Air's Skybus/Skydeal and Air Canada's One Way/One Day Skysaver. In particular, this part of the review measures the effectiveness and impact of these products in relation to stimulation and diversion and examines the relative strength of the fences attached to such products.

Chapter 4 explores a number of issues including:

a) recent trends in low-fare and full-fare pricing in Canada and the United States;

b) recent trends in the financial performance of the Canadian mainline air carriers; and

c) the relationship between product mix and operating performance

This latter section is theoretical rather than empirical and as the work is preliminary in nature it is put forward for dicussion purposes only.

1.2 Low-Priced Air Fares - A Definition

By way of explaining the scope of the present study, Tables 1.1 to 1.4 provide a listing of the most common low-priced air fares that were available domestically on scheduled and charter air services until October, 1982. Scheduled fares examined in this report are listed in Tables 1.1 and 1.2; these have generically become known as Deep Discount air fares as the discount offered on these products is 25% or more. Table 1.1 outlines CP Air's Skybus/Skydeal fare and Air Canada's One Way/One Day Skysaver fare, which are constrained by restrictions such as limited checked baggage allowance or meal service (amenity-related fences). Table 1.2 outlines the more traditional Deep Discount products which were developed prior to the introduction of the Skybus/Skydeal and One Way/One Day Skysaver fares. As well as offering discounts of 25% or more, these fares typically have advance booking and minimum stay constraints that are more stringent than those associated with the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver Deep Discount fares. Table 1.3 lists some low-priced air fare products which in fact meet the Deep Discount definition of reductions of 25% or more but are nevertheless generally excluded from analysis in this review. While some of these fares meet the discount levels, none of these fares entail the typical constraints to travel associated with the products in Tables 1.1 and 1.2. Instead, these fares are constrained by demographic characteristics of the purchaser, limited frequency in time or routes covered or by association with other fares in a total package-type product.

Domestic charter carriers also offer other types of low-priced air fare products classified as Advance Booking Charters (ABC's) and Inclusive Tour Charters (ITC's). The ABC product offers air travel only whereas the ITC product offers air travel in conjunction with accommodation and other ground services. This report, while providing statistical data on ITC's, concentrates its analysis in the charter area on the ABC product. Table 1.4 provides details of the ABC product offered by domestic charter services. While the ABC product is actually one type of a low-priced air fare product choice available to the public, it can be divided, due to the "top-off" provision, into two different categories depending upon when the fare is actually purchased. Generally, passengers proposing to travel on a domestic ABC flight must book 14 days prior to the date of departure of the outbound portion of the ABC. The "top-off" feature, however, allows up to one-third of the passenger seating capacity on an aircraft engaged in a domestic ABC to be sold up to the departure time of the outbound portion provided a

late booking charge specified in the ABC air carrier's tariff, which traditionally has been minimal, is paid. As well, no prebooking is required for night ABC's (between 2200 and 0500 hours local time). The "top-off" ABC feature produces a charter fare which closely parallels those scheduled Deep Discount products listed in Table 1.1 while the remaining ABC's closely parallel scheduled Deep Discount products listed in Table 1.2. The analysis of scheduled and charter low-priced air fares in this review is limited to aspects of these similarities in selected markets.

Table 1.1

DOMESTIC SCHEDULED SERVICES
DEEP DISCOUNT LOW-PRICED AIR FARES

Trade Name	Carrier(s)	Fare Class	Period	Discount Off Y	Advance Booking	Min./Max. Stay	Ticket Payment	Change Penalty	Cancel Penalty	Luggage	Meal Service	Itinerary	Public Access to Reservations
Skybus	CP	YL6	Basic		None	None	At booking	$30(1)	100%	1 Piece	No	Either	Only through agent or in person
		Y6/YX6/YW6	Shoulder	28-62%									
		YH6/YHW6/YHX6	Peak	(2)									
Skydeal	CP	YL6	Basic		None	None	At booking	$30(1)	100%	1 Piece	Yes	Either	Only through agent or in person
		Y6/YX6/YW6	Shoulder	28-62%									
		YH6/YHW6/YHX6	Peak	(2) (3)									
One Way/ One Day	AC	YL6	Basic		None	None	At booking	$30(1)	100%	1 Piece	Yes	Either	Only through agent or in person
		Y6/YX6/YW6	Shoulder	28-62%									
		YH6/YHW6/YHX6	Peak	(3)									

Notes:

(1) YL6 - no changes permitted; changes permitted on other fare classes up to 72 hours before departure and at a $30 penalty.
(2) Skybus One-way fares based on 50% of return fare of lowest available low-priced air fare excluding Super Skysaver minus $4 to reflect lack of meal service.
(3) Same discount as Skybus plus an additional $4 charge for meal service.

Table 1.2

DOMESTIC SCHEDULED SERVICES
DEEP DISCOUNT LOW-PRICED AIR FARES
(TRADITIONALLY CONSTRAINED)

Trade Name	Carrier(s)	Fare Class	Period	Discount Off Y	Advance Booking	Min./Max. Stay	Ticket Payment	Change Penalty	Cancel Penalty	Luggage	Meal Service	Itinerary	Public Access to Reservations
Charter Class Canada (Short-Haul)(1)	AC, CP EPA, QB	YLE183 YOXE183 YOWE183 YHXE183 YHWE183	Basic Shldr.-Midweek Shldr.-Weekend Peak-Midweek Peak-Weekend	50% 45% 35% 35% 25%	7 days	3 nights or 1st Sun./ 60 days	Within 7 days or by close of prebooking period	$20	$20	Regular	Yes	Return	Yes
Takeoff Fares	PWA	YLXE94 YLWE94 YOXE94 YOWE94 YHXE94 YHWE94	Basic-Midweek Basic-Weekend Shldr.-Midweek Shldr.-Weekend Peak-Weekend Peak-Weekend	50% 50% 45% 35% 45% 35%	7 days	1st Sun./ 60 days	Within 7 days or by close of prebooking period	$20	$20	Regular	Yes	Return	Yes
Round Trip Excursion	ND	YLE27 YOXE27 YOWE27 YHXE27 YHWE27	Basic Shldr.-Midweek Shldr.-Weekend Peak-Midweek Peak-Weekend	50% 45% 35% 35% 25%	7 days	2 days/ 45 days	Within 7 days or by close of prebooking period	$20	$20	Regular	Yes	Return	Yes
Charter Class Canada (Medium-Haul)(2)	AC, CP	YLE184 YOXE184 YOWE184 YHXE184 YHWE184	Basic Shldr.-Midweek Shldr.-Weekend Peak-Midweek Peak-Weekend	50% 45% 35% 35% 25%	21 days	7 days/ 60 days	Within 7 days or by close of prebooking period	$20	$20	Regular	Yes	Return	Yes
Charter Class Canada (Long-Haul)(3)	AC, CP	YLE184 YOXE184 YOWE184 YHXE184 YHWE184	Basic Shldr.-Midweek Shldr.-Weekend Peak-Midweek Peak-Weekend	50% 35%-$40 35% 25%-$40 25%	21 days	7 days/ 60 days	Within 7 days or by close of prebooking period	$20	$20	Regular	Yes	Return	Yes
Deep Discount Canada	AC, CP	YE185 YLE185 YOE185 YHXE185(4) YHWE185(4)	Direct Basic Shoulder Peak-Midweek Peak-Weekend	- 60% 52%-$8 43%-$8 43%-$38	14 days	1st Sun./ 60 days	Within 7 days of booking or by close of prebooking period	$30	$100	Regular	Yes	Return	Yes
Super Skysaver	AC, CP	YE265	June 19/82-Sept. 7/82 only	50%	45 days	7 days/ 30 days	At booking	None	100%	Regular	Yes	Return	Yes
Special Economy Return Discount	PWA	YR200(5)	June 19/82-Sept. 7/82 only	45%	1 day	3 days or 1st Sun./ 60 days	Within 7 days of booking or same day if booking is less than 7 days	$30	$20	Regular	Yes	Return	Yes

Notes:

(1) Less than 1 207 kilometres; Air Canada marketed this product as Skysaver.
(2) Between 1 207 and 2 203 kilometres; Air Canada marketed this product as Skysaver.
(3) More than 2 203 kilometres; Air Canada marketed this product as Skysaver.
(4) EPA also offered these two fare classes.
(5) Available on 21 Western city pairs from Calgary and Edmonton to Regina, Saskatoon, Vancouver, Victoria, Whitehorse and Winnipeg; from Saskatoon and Regina to Vancouver, Victoria and Winnipeg; from Vancouver and Victoria to Winnipeg and between Prince George and Vancouver.

Table 1.3

DOMESTIC SCHEDULED SERVICES
DEMOGRAPHIC, FREQUENCY AND PACKAGE CONTROLLED OTHER LOW-PRICED AIR FARES

Trade Name	Carrier(s)	Fare Class	Applicability	Discount Off Y	Advance Purchase	Minimum Stay	Change & Cancellation Penalty
(a) Demographic							
Youth Standby	AC, QB, PWA EPA, CP, MD	Z	- One way - All routes - 12-21 years of age	45%	None	None	None
Youth Reservation	PWA	YZ	- One way - All routes - 12-21 years of age	15%	None	None	None
Senior Citizen	AC, QB, PWA EPA, CP, MD	YCD	- One way - All routes - Over 65 years of age	25%	None	None	None
Family Fare	AC, QB	-	- Family head - Others 12 years and over - Others 2-11 years	0% 17% 33 1/3%	None	None	None
Bulk Purchase	CP, MD	Y147	- Tickets must be purchased in 13-seat blocks	7.6%	None	None	None
(b) Frequency/Schedule							
Nightcoach	AC, EPA, CP	YN	- Only on designated night flights between specific points	50%	None	None	None
Night Reservations	QB	-	- Only on designated night flights between Montréal & Québec	35%	None	None	None
Sunset/Sunrise	PWA	YN	- Only on designated flights between Edmonton-Kelowna/Vancouver; Vancouver-Edmonton; and Winnipeg-Saskatoon	40%	None	None	None
Super Sunset/ Sunrise	PWA	YNS	- Only on designated flights between Vancouver and Victoria	59%	None	None	None
Same Day Round Trip	CP	Y155	- Ottawa-Toronto only	20%	None	Same Day	None
One-way-Midday Super Skyseaver	MD	-	- One way on flights departing between 11:00 and 14:00 hours	35%	None	None	None
Off-peak Economy Class	QB	YW	- Saturday and Sunday in competitive markets	25%	None	None	None
3-Day Excursion	PWA	YE13	- Vancouver-Victoria only	40%	None	None	None

Table 1.3 (Cont'd)

DOMESTIC SCHEDULED SERVICES
DEMOGRAPHIC, FREQUENCY AND PACKAGE CONTROLLED OTHER LOW-PRICED AIR FARES

Trade Name	Carrier(s)	Fare Class	Applicability	Discount Off Y	Advance Purchase	Minimum Stay	Change & Cancellation Penalty
Touchdown	ND	-	- Only on flights with one or more stops	19%	None	None	None
Touchdown	PW	Y141	- Only on flights making one or more stops in limited markets	20%	None	None	None
Top-up (Standby)	PWA	YL	- Only on non-stop between Vancouver and Calgary; and Vancouver and Edmonton	40%	3 hours	None	None
Standby Walk-on	EPA	Y115	- Only on flights between Toronto and Halifax or St. John's	50%	3 hours	None	None
(c) Package							
Sun Connection	QB	YE151	- Only in conjunction with ABC's operated by Quebecair	40%	7 days	1st Sunday/ 180 days	$20
Holiday Fare	PWA	YPWH	- Only in conjunction with ABC, ABC/ITC flights operated by PWA	40%	14 days	3 days	$20
Sunbird Connection	ND	YWE201 YZE201	- Only in conjunction with ABC flights operated by ND	30-40%	7 days	None	$20

Table 1.4

DOMESTIC CHARTER SERVICES

Trade Name	Carrier(s)	Fare Class	Period	Fare	Advance Booking	Min./Max. Stay	Ticket Payment	Change Penalty	Luggage	Meal Service	Itinerary	Public Access to Reservations
Advance Booking Charter	Various	N/A	As chartered	(1)	14 days (2)	1st Sunday	Deposit within 10 days after booking; payment in full by pre-booking deadline	(3)	Included	Included	Return (4)	Through agent

Notes:

(1) The per seat price of a domestic ABC must not be less than the per seat pro rata aircraft charter cost plus a markup to cover charterer's costs incurred in the sale of ABC transportation including loss due to unsold seats.

(2) No prebooking is required for 1/3 of capacity if a late booking charge specified in the carrier's tariff is paid. No prebooking is required for night ABC's (between 2200 and 0500 hours local time).

(3) Change is allowed upon payment of rebooking charges specified in carrier's tariff. Loss of deposit results upon cancellation by ticket holder.

(4) Return transportation must be made at same time of reservation, however, open return is permitted provided a rebooking charge as specified in the carrier's tariff is collected when the ticket containing the open return is issued.

Chapter 2

TRAFFIC AND CAPACITY

This chapter begins by outlining overall scheduled passenger air traffic and capacity patterns in relation to the development of scheduled low-priced air fare products. Certain trends and issues are highlighted and explored in detail. The chapter then goes on to document the development of charter air fare products. Both scheduled and charter products are examined in combination in relation to total air passenger traffic. Finally, certain significant issues are discussed as they relate to low-priced air fares offered by either scheduled carriers or charter carriers.

2.1 Domestic Scheduled Services - Traffic, Capacity and Utilization

This section of Chapter 2 concentrates on scheduled air fare products. First, an overview of total transcontinental traffic of the two national carriers in relation to the general economic climate of the period is given. The pattern of domestic traffic is then related to the incidence of Deep Discount low-priced air fares followed by an overview of capacity considerations.

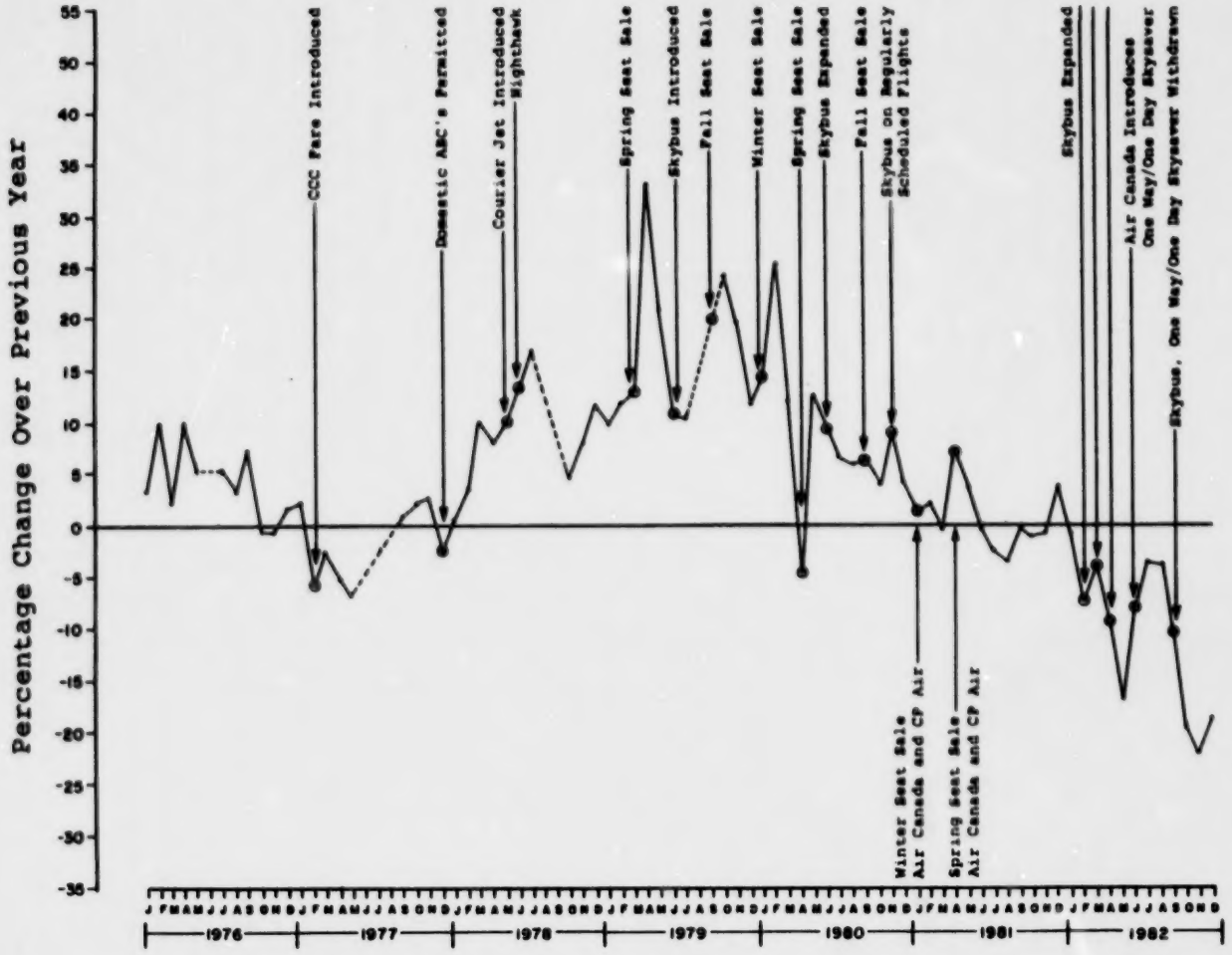
2.1.1 Traffic

Figure 2.1 presents the trend line for monthly revenue passenger-kilometres for the domestic scheduled services of Air Canada and CP Air drawn from data in Table 2.1. As well, the major events of the low-priced air fare evolution are indicated thereon. Interpretation of this graphic shows that there was a significant growth in total traffic throughout the 1978-1980 period followed by no change in 1981 and a significant decline during 1982. Further to this, the growth throughout 1978-1980 was considerably higher than the previous three years while the decline during 1981 and 1982 was more severe than the last such downturn in 1977. This alternating pattern of rapid traffic growth followed by a slowing of growth, or in recent years an actual decline in growth, is further evidenced in Table 2.2.

While this particular analysis of overall traffic and capacity is not extended to the domestic regional carriers, Appendix C provides a comparable data base. This shows that the regional carriers' overall traffic patterns in 1982 paralleled closely those experienced by Air Canada and CP Air.

Figure 2.1

TRENDS IN REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
FOR THE DOMESTIC SCHEDULED SERVICES
OF AIR CANADA AND CP AIR



---- Indicates Strike or Shutdown

Table 2.1

TRENDS IN REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
AIR CANADA AND CP AIR DOMESTIC SCHEDULED SERVICES

	% Change 1976/1975	% Change 1977/1976	% Change 1978/1977	% Change 1979/1978	% Change 1980/1979	% Change 1981/1980	% Change 1982/1981
January	3.07	2.04	0.43	9.66	14.39	1.28	-0.82
February	9.86	-5.72	3.50	11.60	25.11	2.05	-7.52
March	2.17	-2.76	9.85	12.60	12.00	-0.36	-4.04
April	9.79	-5.42	7.88	32.98	-4.86	7.02	-9.40
May	5.20	-6.80	9.94	20.68	12.41	3.51	-15.92
June	-32.26(1)	54.41(1)	13.03	10.79	9.30	-0.25	-7.80
July	5.34	-0.30	16.91	10.44	6.49	-2.65	-3.79
August	3.19	-11.11(2)	9.69(2,3)	33.70(3)	5.70	-3.61	-3.83
September	7.13	0.86	-2.56(3)	27.34(3)	6.35	-0.45	-10.52
October	-0.67	2.03	4.59	24.09	3.95	-1.17	-19.98
November	-0.67	2.48	7.97	19.58	8.97	-0.83	-22.15
December	-1.54	-2.71	11.55	11.63	3.97	3.92	-19.07
Annual Change	0.48	0.80	8.04	18.89	7.90	0.41	-10.10
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Annual RPK's (000's)	12 113 569	12 210 152	13 191 250	15 683 032	16 921 826	16 992 455	15 268 064

Notes: (1) Nationwide pilots strike from June 20-28, 1976.
(2) Four-day strike of Canadian Air Traffic Controllers in August, 1977.
(3) Air Canada shut down all operations from August 25 to September 5, 1978.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - Unit Toll Services - Revenue Operating Statistics - 1982 preliminary.

Table 2.2

CHANGE IN TRANSCONTINENTAL REVENUE PASSENGER-KILOMETRES FOR AIR CANADA AND CP AIR

Period	Average Annual Change
1972-1974	19.7
1975-1977	2.3
1978-1980	13.7
1981-1982	-3.7

Source: Derived from special filings submitted to the ATC.

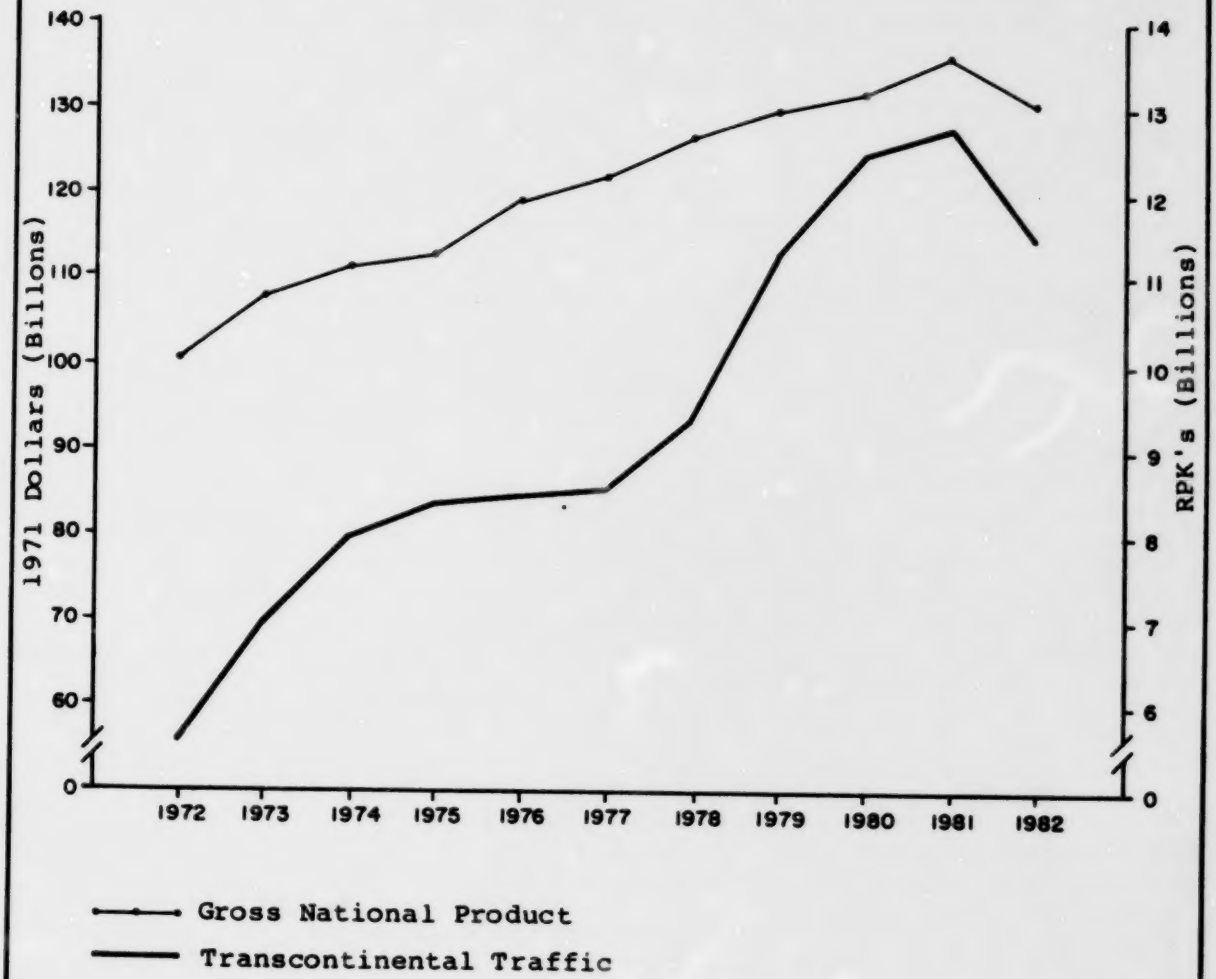
In a comparison of the annual growth in trans-continental traffic and in Gross National Product (Figure 2.2), while the trends are in the same direction for both variables, there is a pronounced difference during the 1977-1980 period which is not evident for the period 1981-1982. A possible explanation for the apparent larger growth during the 1977-1980 period beyond that which can be attributed to economic buoyancy alone is the concurrent introduction of low-priced air fare products, a suggestion made in an earlier publication, The Low-Priced Air Fare Review: A Three-Year Perspective.* The question remains as to why while supplementary growth in low-priced air fares was maintained and in fact increased in 1981 and 1982, overall traffic growth declined significantly? A possible explanation for the apparent larger overall traffic decline beyond that which can be attributed to economic downturn alone is that although low-priced carriage continued to grow, because of a number of reasons and relationships to be discussed, the divertive impact of the products out-weighted the stimulative impact. In effect, it is hypothesized that the effect of the stimulative nature of low-priced air fares on overall traffic patterns may have weakened over this period. This weakness may be attributed to two major changes: the first change recognized is associated with the user or consumer of the product; the second change relates to the product itself.

In terms of the possible change in the consumer's attitude, there could well be a wearing out/increased familiarity phenomenon typical in the life cycle of all products. Consumers when initially exposed to the low-priced air fare products are attracted by the uniqueness and substantial savings available in relation to previous

* R.W. Dodd, et al, ibid.

Figure 2.2

TRANSCONTINENTAL TRAFFIC OF AIR CANADA AND CP AIR
AND GROSS NATIONAL PRODUCT
(Annual 1972-1982)



Source: Canadian Statistical Review, Statistics Canada
Catalogue No. 11-003E, Monthly.

competitive products; this would seem to cause an initial peaking in utilization of the product. Consequently, it is reasoned that in seeking to take advantage of the attributes of this product, consumers could easily have caused an initial bias in favour of the stimulative aspect which was confirmed by early passenger surveys which indicated a considerable number of travellers had never flown before. However, since the introduction of low-priced air fares five years ago, their presence in the marketplace has become somewhat of a norm thereby possibly eliminating the stimulative effect of the "bargain" psychology. Indeed recent product experience suggests that ever-increasing discounts are required at the low-priced end of the market in order to incite the consumer's "bargain" reflex.

Along this same line of reasoning, the increased time of exposure to the product has supposedly now allowed consumers to become more acquainted with its nuances. This increased familiarity and awareness could have allowed the consumer to become more adept at modifying behaviour so as to access the product for a specific trip. A knowledgeable consumer wishing to use the product for a required trip has a better ability to circumvent the product restrictions thereby increasing the diversionary aspect of the product in relation to its stimulative powers.

As well as a change in consumer awareness and its consequential effects on stimulation, it is also argued that inherent change in the products themselves and their use by the airlines is another factor which could lead to a lessening of their stimulative effects. Initially, low-priced air fare products were highly constrained and were intended to be utilized in conjunction with a well-managed surplus seat programme to increase operating efficiency and overall yields. The downturn in overall traffic growth because of the general economic decline experienced in 1981 and 1982 as well as various regulatory changes which have enhanced the competitiveness of the industry may have, together, altered the role of the low-priced air fare product as used by the major carriers. Under these circumstances, the role of the low-priced air fare product may have changed from one of offering supplementary capacity to the benefit of both carrier and consumer to one of maintaining traffic and increasing market share which may have created a short term benefit for the consumer with potential long term implications (positive as well as negative) for the entire air passenger carrier industry. As a consequence, this changing role may have brought about changes to the product which adversely affected its stimulative powers and allowed diversionary aspects to flourish.

In exploring these issues, the first concern is that of the incidence of low-priced air fares in relation to overall domestic traffic growth of the two major air passenger carriers. This analysis commences by relating historical total domestic scheduled air passenger traffic of the two national carriers to major identifiable events which have transpired during the evolution of domestic low-priced air fare products. Table 2.1 presents the changes which have occurred between 1976 and 1982 in the combined total domestic scheduled air passenger traffic of Air Canada and CP Air; this allows a comparison to be made for the same month between consecutive years. These changes are also presented in Figure 2.1 which indicates that there were distinct differences in domestic scheduled air passenger traffic over the period.

On an annual basis, little overall growth in domestic scheduled air passenger traffic was experienced during 1976 and 1977. However, a significant increase of 8% was experienced for 1978 and this was sustained and exceeded by an even larger annual growth rate of 19% in 1979. Thereafter, the rate of growth slowed to an annual rate of 8% in 1980. This was followed in 1981 by a period of no annual growth and preliminary data for 1982 show a decline in total domestic scheduled passenger traffic for the national carriers of approximately 10%.

On an annual basis, the 19% growth rate achieved in 1979 corresponds to the first year when both national carriers initiated Seat Sale programmes during both the winter/spring and fall shoulder periods. In contrast, the little growth in 1981 corresponds to a year when only a Winter/Spring Seat Sale product was available through the two national carriers. As well, the overall decline in annual traffic expected for 1982 also corresponds to the first year since 1979 when no special Seat Sale campaign was held by either carrier.*

The relationship between traffic growth patterns and the evolution of all low-priced air fare products becomes even more apparent when one examines the combined domestic scheduled air passenger traffic growth of the two national carriers on a monthly basis. With reference to Table 2.1 and Figure 2.1, there were increases in traffic of 2 to 9% during the first nine months of 1976; thereafter traffic declined until the fourth quarter of 1977 when a mild recovery began which gradually gained momentum throughout the first half of 1978, the first year of the Canadian experiment with domestic low-priced air fares. Eliminating the influence on the data of the August,

---

* Nevertheless, it is noted that for much of 1981 and 1982, the economy as a whole was experiencing a significant downturn and this could very well have contributed to the decline in total domestic scheduled passenger traffic.

1977, air traffic controllers strike and the 1978 Air Canada shutdown, this momentum carried through 1979 to June, 1980. Throughout this period, substantial increases in total domestic scheduled passenger traffic in excess of 10% occurred during the shoulder periods of March to May, 1979; September to November, 1979, and January and February, 1980. These specific periods correspond with various Seat Sale programmes offered by the national carriers.

However, the momentum in traffic growth slowed later in 1980. The Spring Seat Sale commenced in mid-April and although traffic increased by over 10% during May, 1980, it slipped below 10% in June, 1980. Thereafter, the monthly growth rates ranged between 4 to 6% for the remainder of the year with one exception, November, 1980, when the rate of growth rose to 9% with the Fall Seat Sale for 1980 in effect from September 15, 1980 to December 10, 1980.

While traffic during the first two months of 1981 maintained the level attained during the same period a year earlier, there was little new or additional growth experienced even though this period corresponded to the 1981 Winter Seat Sale programme which terminated on February 28. March, 1981, a month during which a Seat Sale was not offered, registered a decline in the combined monthly domestic scheduled passenger traffic of the two national carriers. This decline, although moderate, continued throughout 1981 except for the Spring Seat Sale months of April and May as well as for the month of December.

In spite of the temporary year-end reversal of the otherwise downward trend throughout 1981, the downturn in traffic resumed again in January and February, 1982. The declines continued and became more pronounced throughout the shoulder period. Although this trend moderated somewhat during the peak months of July and August, it returned to, and eventually surpassed, earlier rates of decline with the start of the shoulder period in September. The fourth quarter of 1982 demonstrates the persistence of the significant monthly declines in traffic volume until year-end. In the face of these declining growth trends, it is noteworthy that 1982 was the first year since the evolution of low-priced air fare products that neither national carrier specifically offered a Seat Sale type product during the shoulder periods. This is especially telling in light of the fact that the largest declines in traffic volume during 1982 were experienced in shoulder periods as compared to the peak summer period.* The seasonal pattern is, of course, also indicative of a year in which much of the product competition with respect to the low-priced end of

---

* Again, of course, this declining trend no doubt was also a reflection of the general state of the economy throughout this period.

the market took place in the third quarter with the loosely constrained Skybus/Skydeal and One Way/One Day Skysaver products. These products were withdrawn from the domestic market in September, 1982 and were not replaced by any new product initiatives. This may account, in part, for the rather greater declines in the autumn of 1982 compared to the spring of 1982.

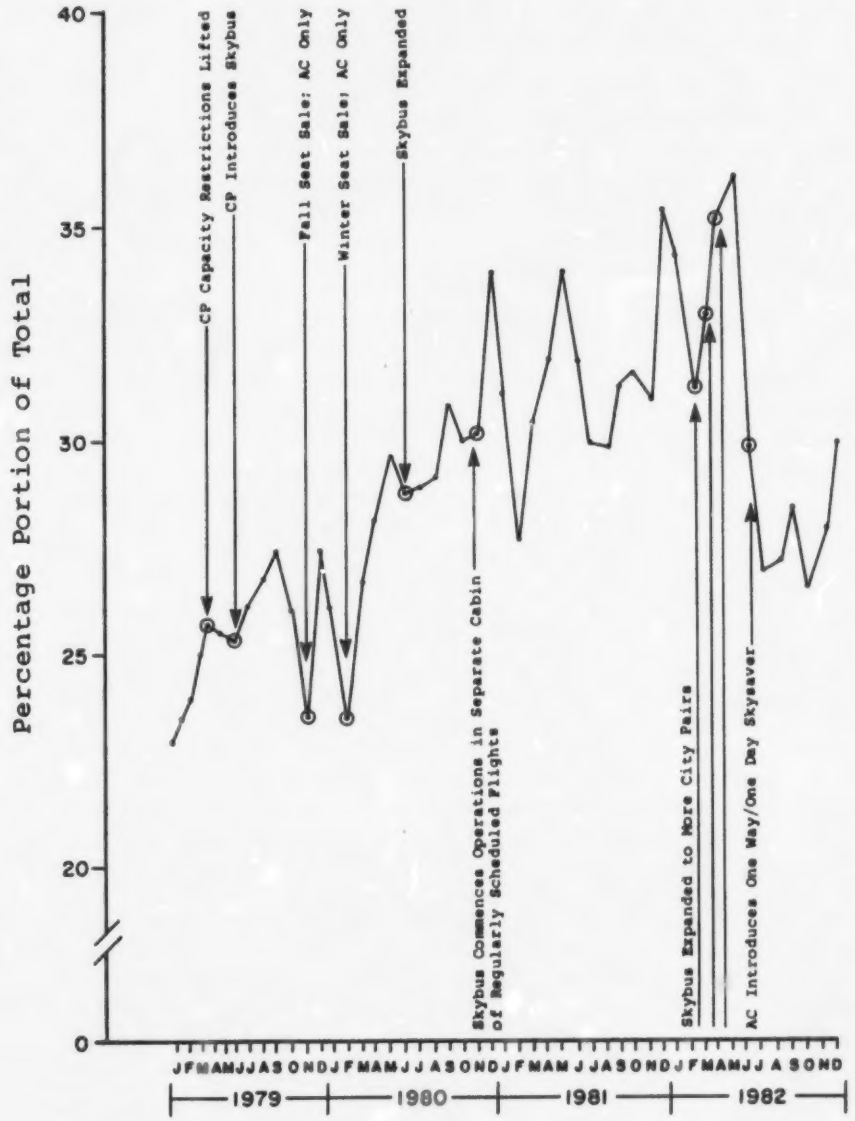
To this point, this analysis of traffic patterns as related to major events in the evolution of low-priced air fare products has been limited primarily to Seat Sale programmes which are easily defined and identified in time. Nevertheless, one other major low-priced air fare product, Charter Class Canada fares, was developed and has been available under varying configurations throughout the entire period. As the Charter Class Canada product cannot be isolated in time during this evolutionary period, identification of its impact is difficult. However, measurement of the absolute magnitude of other low-priced air fares will be addressed in detail in a later section.

It is possible, however, to demonstrate that some other low-priced air fares, such as Courier Jet, Nighthawk, Skybus/Skydeal and One Way/One Day Skysaver, in fact did have a noticeable impact on traffic patterns. This is readily apparent from an analysis of CP Air's portion of total transcontinental domestic air passenger traffic (presented in Figures 2.3 and 2.4) for 1976-1982. In particular, this analysis suggests a shifting emphasis in the role of low-priced air fare products which will be even more visible when the issue of capacity is introduced later.

Prior to March 23, 1979, CP Air, as a consequence of government policy, was restricted in the volume of scheduled capacity it was allowed to offer on Canada's transcontinental routes. This restriction inevitably constrained CP Air's traffic volume, as is apparent in Figure 2.4, such that during the years 1976 and 1977, CP Air's share of transcontinental traffic ranged from 23 to 28% monthly. A similar monthly pattern of fluctuation is recognizable when examining each month from 1976 through early 1978. Within this context, in May, 1978, CP Air introduced Courier Jet, a low-priced air fare product constrained by length of stay and frequency (i.e., only available on limited routes during the night). In spite of this introduction, it does not appear to have disrupted the previously established seasonal traffic patterns. It was countered in June, 1978, by Air Canada's similar product,

Figure 2.3

CP AIR REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
AS A PORTION OF TOTAL TRANSCONTINENTAL
SCHEDULED SERVICES
(Monthly 1979-1982)



Nighthawk, such that there was no apparent effect on CP Air's portion of transcontinental services.*

With the removal of the capacity restraints on CP Air on March 23, 1979, its market share rose in April, to a level not achieved since 1976. Shortly thereafter, in June, 1979, CP Air introduced Skybus. Throughout the period June to October, CP Air realized market share percentages not previously achieved for such months. However, as of November, 1979, the period which corresponds to the most concentrated segment of Air Canada's Fall 1979 Seat Sale programme, CP Air's market share on the transcontinental services returned to a level only slightly above that attained during 1977 and 1978. Thereafter, CP Air's market share rose again (December, 1979) only to once again ebb with the onset of the unmatched Air Canada Seat Sale which began in February, 1980. Nevertheless, and as subsequent market share values evidence, throughout the remainder of 1980, month to month comparisons show CP Air's share at levels significantly higher than 1979. The expansion of the Skybus service to additional city pairs in June, 1980 and its introduction onto regularly scheduled services, in December, 1980 paralleled this upward trend. This increasing rate of change is graphically demonstrated by the divergence of 1979 and 1980 plot lines for the last half of the year in Figure 2.4.

The results of the first quarter of 1981 show CP Air market share levels continuing above those of the previous year with the rate of growth remaining constant. Throughout the remainder of 1981, CP Air's rate of growth in market share declined and then remained constant at a level slightly higher than 1980. Coincidental with the further expansion of the Skybus product to more transcontinental city pairs, CP Air's market share during the first half of 1982, reaching a peak of 36% in May, was significantly higher than during the same month of the previous year. This gain was short lived inasmuch as in June, 1982, Air Canada initiated its One Way/One Day Skysaver product and CP Air's market share on the transcontinental services subsequently returned to levels only slightly higher than those of 1979.

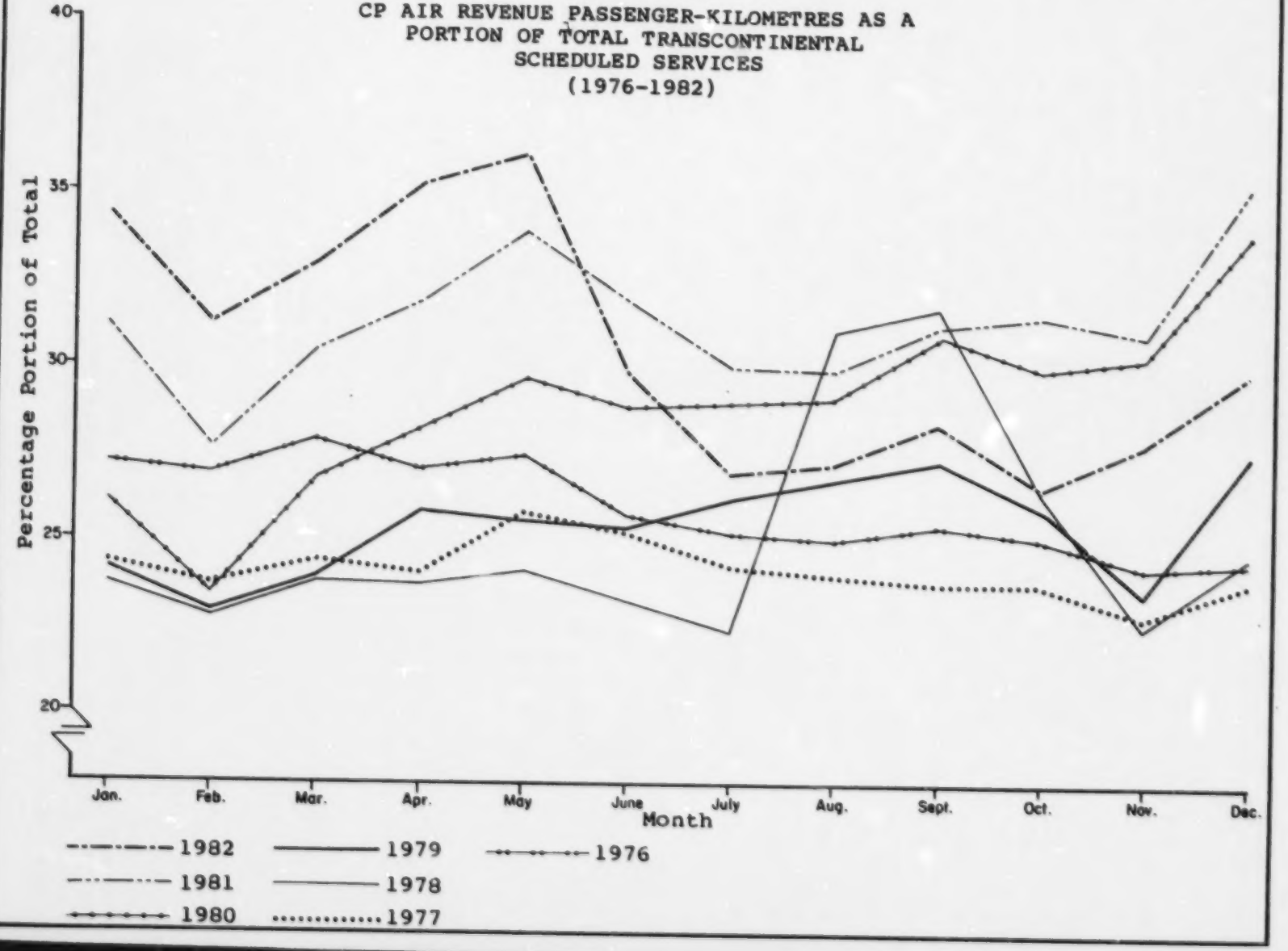
This analysis of CP Air's portion of the transcontinental services suggests that the introduction of low-priced air fare products may serve to redistribute market share especially during periods when competitive products do not

---

* Starting in August, 1978, there was an aberration in both the monthly fluctuation of the data and market shares of each carrier as a result of a shutdown in Air Canada's operations in late August and early September. The effect of this anomalous situation on the data continued until November, 1978, when the previous patterns with respect to seasonality, volume and share were once again restored.

Figure 2.4

CP AIR REVENUE PASSENGER-KILOMETRES AS A PORTION OF TOTAL TRANSCONTINENTAL SCHEDULED SERVICES (1976-1982)



exist. Within this context, the notable examples include the unmatched Air Canada Seat Sale campaigns of the Fall, 1979 and Winter, 1980 and the unmatched events marking the increased availability of the Skybus product of CP Air. However, distinguishable changes in market share are more difficult to achieve when similar low-priced air fare products are introduced simultaneously. In this case such periods can be identified with regards to the Nighthawk and Courier Jet products and the various matching Seat Sale campaigns.

2.1.2 Capacity and Utilization

Month over month changes in the combined domestic scheduled available seat-kilometres from 1976 to 1982 for Air Canada and CP Air are documented in Table 2.3. On an annual basis, capacity decreased by 3% in 1976 and almost 5% in 1977. This trend was reversed in 1978 with an increase of 4% and continued in 1979 with a relatively large increase of 16%. Increases in capacity dropped to 5% during 1980 but rose to 7% in 1981. After four years of annual increases, overall capacity dropped by 4% in 1982. As summarized in the following table, annual total changes in capacity have continuously lagged behind annual total changes in traffic volume.

Tables 2.1, 2.3 and 2.4 allow a month over month examination of capacity trends in relation to traffic and load factors. (The changes are summarized in Table 2.5.) Ignoring aberrations in the data over the periods caused by strikes and shutdowns, the monthly change in traffic from year-to-year consistently outstripped the monthly change in capacity until 1981 except for the periods from October 1976 to April 1977, October and November 1978, June and July 1979, and April 1980. During this period, in any one month where traffic increased, capacity either did not increase as much or actually declined. In months where traffic declined, the decline in capacity was always greater. Even the significant monthly increases in capacity commencing in mid-1978 were not sufficient to match or exceed the growth in traffic. The result of traffic growth consistently exceeding capacity growth during the 1978-1980 period is witnessed by the upward pressure on load factors. However, 1981 and 1982 recorded a complete reversal in the trends established since 1978. In January, 1981 traffic grew by only 1% above the level registered in the previous year while capacity exceeded the previous January level by 3%. Growth in capacity continued to exceed growth in traffic for every month of 1981 except February. In fact, while the last quarter of 1981 registered little or no growth in traffic, capacity began exceeding the previous year's levels in the range of 10%. As a result, the annual load factor for 1981 fell by some four percentage points from the previous year. While the traffic decline proved persistent throughout the first quarter of 1981 the continuing growth in capacity did not begin to subside until the spring of 1982 when load factors temporarily evidenced a

Table 2.3

TRENDS IN AVAILABLE SEAT-KILOMETRES
AIR CANADA AND CP AIR DOMESTIC SCHEDULED SERVICES

	% Change 1976/1975	% Change 1977/1976	% Change 1978/1977	% Change 1979/1978	% Change 1980/1979	% Change 1981/1980	% Change 1982/1981
January	-3.75	-0.25	-2.20	9.55	12.14	3.03	8.89
February	0.95	-1.51	-0.22	7.25	14.18	1.57	4.48
March	1.29	1.33	-1.33	7.21	9.48	7.45	3.17
April	3.42	-3.21	-1.41	10.20	10.07	8.90	1.46
May	-4.21	-12.87	7.41	15.61	4.90	11.66	-7.08
June	-31.24(1)	26.09(1)	11.05	15.09	4.21	6.03	-6.39
July	-1.28	-8.67	9.57	17.83	4.95	2.81	-6.21
August	-1.94	-17.00(2)	1.50(2,3)	42.19(3)	3.67	1.50	-4.65
September	-1.27	-8.27	-0.43(3)	27.99(3)	0.07	6.62	-7.28
October	3.68	-10.21	8.53	16.30	-1.98	9.86	-11.00
November	2.41	-3.28	10.27	10.40	-0.86	11.28	-9.46
December	2.08	-5.11	9.00	10.14	2.99	10.52	-10.34
Annual Change	-2.90	-4.63	4.41	16.05	4.72	6.63	-4.10
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Annual ASK's (000's)	19 865 863	18 946 961	19 781 950	22 925 282	24 042 216	25 635 754	24 583 727

Notes: (1) Nationwide pilots strike from June 20-28, 1976.
(2) Four-day strike of Canadian Air Traffic Controllers in August, 1977.
(3) Air Canada shut down all operations from August 25 to September 5, 1978.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

Table 2.4

MONTHLY VARIATION IN LOAD FACTORS
AIR CANADA AND CP AIR DOMESTIC SCHEDULED SERVICES

% Load Factor

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
January	58.58	59.93	61.55	61.61	62.84	61.78	56.27
February	56.45	54.04	56.06	58.33	63.91	64.21	56.84
March	58.94	56.56	62.97	66.13	67.65	62.73	58.35
April	61.60	60.20	65.87	79.48	70.06	68.85	61.48
May	61.28	65.55	67.09	70.03	75.04	69.56	62.90
June	58.63(1)	71.80	73.08	70.34	73.78	69.41	68.36
July	67.30	73.47	78.39	73.47	74.54	70.58	72.40
August	70.89	75.92(2)	82.04(3)	77.14	78.65	74.69	75.34
September	63.58	69.90	68.41(3)	68.06	72.33	67.54	65.18
October	56.39	64.08	61.76	65.90	69.88	62.86	56.53
November	52.35	55.47	54.31	58.83	64.66	57.62	49.55
December	61.05	62.60	64.06	64.93	65.54	61.63	55.64
Annual	60.98	64.44	66.68	68.41	70.38	66.28	62.11
Coefficient of Variation(4)	8.23	11.38	11.34	9.79	7.22	7.38	12.34

Notes: (1) Nationwide pilots strike from June 20-28, 1976.
(2) Four-day strike of Canadian Air Traffic Controllers in August, 1977.
(3) Air Canada shut down all operations from August 25 to September 5, 1978.
(4) Average monthly variation around the annual average divided by the annual average.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

Table 2.5

YEAR OVER YEAR CHANGES IN COMBINED AIR CANADA AND CP AIR DOMESTIC RPK's AND ASK's RELATIVE TO ANNUAL LOAD FACTORS

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
RPK's	0.48	0.80	8.04	18.89	7.90	0.41	-10.10
ASK's	-2.90	-4.63	4.41	16.05	4.87	6.63	-4.10
Load Factor	60.98	64.44	66.68	68.41	70.38	66.28	62.11

Source: Aviation Statistics Centre... Statement 3 (1982, Preliminary).

corresponding increase. Nevertheless, load factors during the peak 1982 period returned to levels experienced in 1981, while the fall shoulder period witnessed a dramatic drop caused by continued significantly larger declines in traffic volume than capacity. Consequently, the annual load factor recorded another large drop equivalent to that experienced in 1981.

In summary, the commencement of a strong growth in traffic volume in March, 1978 was closely paralleled by an almost immediate growth in capacity starting two months later in May, 1978. Throughout the 1978-1980 period, the rate of growth in capacity was continually smaller than that in traffic. However, as traffic growth began to stabilize during early 1981 no attendant slowing in capacity growth was registered. The first decline in capacity over the previous year was not registered until May, 1982 -- a full four quarters behind the commencement of the stabilization and eventual decline in traffic growth.

Thus, the carriers were able to respond to increasing traffic trends in 1978 by increasing capacity within two months of the identifiable shift in the growth rate. In the opposite situation, however, when traffic volumes declined in 1981, the carriers were not able (willing) to adjust capacity in the appropriate direction for close to 12 months and, in fact, registered four consecutive months from October, 1981 to January, 1982 of growth in the range of 10%.

The sustained growth in capacity during late 1979 and early 1980 may be in some measure related to the significant increase in demand stirred by the general economic buoyancy. As

well, as is suggested in the 1980 Review,* additional capacity may have been made available to serve low-fare traffic. The question still remains, as to why levels of significant growth in capacity for the industry as a whole were maintained during the late 1981 and 1982 periods in the face of declining traffic?

Possible explanations common to both Air Canada and CP Air could include difficulties in immediately reducing staff because of union requirements for advance lay-off notices. The long lead time in ordering and committing to additional aircraft has also limited the carriers' responsiveness. Whatever the reason, it is obvious from the data that both national carriers continued to experience increases in capacity in the face of falling demand.

Tables 2.6 and 2.7 indicate capacity changes of Air Canada and CP Air over the period 1977-1982. Although both carriers experienced a significant increase in capacity during 1979, CP Air's growth, on an annual basis, outpaced that of Air Canada by some 5%. Over the next two years Air Canada's growth came to a virtual standstill while that of CP Air continued at a rapid pace. In this connection, it is well to remember that the constraints on CP Air's capacity on transcontinental routes were lifted in March, 1979.

The failure to reduce capacity, in the face of falling demand meant a situation of too many seats chasing too few customers and declining load factors inevitably arose. Previous problems associated with the introduction of low-priced air fares, such as the creation of congestion for full-fare passengers, become less significant in a period of excess capacity; this issue is examined later in this report. Nevertheless other problems have emerged. The low-priced air fare product concept was originally based on a surplus seat management programme. As the seats offered were identified as "surplus", they could be offered at a low price allowing the carrier to maintain its yields while possibly picking up some efficiency gains by smoothing the seasonality or peaking problems of its operation. The average consumer would benefit by having access to a low-priced alternative and regular full-fare customers would be assured of traditional service levels through proper control of seating capacities. Under pressures to maintain presence and market share it is suggested that the industry, in an attempt to fill seats, drifted away from the original concept of low-priced air fares. In the face of a substantial increase in "surplus" seats and heightened competition for falling demand, the low-priced air fare product

---

* R.W. Dodd, et al, ibid.

Table 2.6

TRENDS IN AVAILABLE SEAT-KILOMETRES
AIR CANADA DOMESTIC SERVICES

% Change

	1977/1976	1978/1977	1979/1978	1980/1979	1981/1980	1982/1981
January	0.88	-2.22	9.48	7.04	1.11	3.27
February	-0.78	-0.07	7.07	9.01	0.26	2.52
March	2.17	-0.95	7.11	4.94	4.06	2.73
April	-2.20	-0.97	7.08	5.26	5.37	3.43
May	-13.51	9.82	15.63	0.09	7.57	-7.56
June	24.15(1)	12.67	14.18	0.03	3.13	-5.77
July	-8.95	10.36	14.74	2.28	0.16	-4.79
August	-18.35	-4.98(2,3)	49.48(3)	2.23	-1.22	-3.33
September	-9.13	-4.48(3)	28.68(3)	-2.28	3.99	-6.66
October	-9.30	8.73	10.27	-3.12	4.23	-7.57
November	-3.66	10.58	6.50	-5.10	7.05	-5.75
December	-6.67	10.83	4.93	-1.21	6.17	-6.72
Annual Change	-4.85	4.17	14.51	1.35	3.33	-3.29

Notes: (1) Nationwide pilots strike from June 20-28, 1976.
(2) Four-day strike of Canadian Air Traffic Controllers in August, 1977.
(3) Air Canada shut down all operations from August 25 to September 5, 1978.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

Table 2.7

TRENDS IN AVAILABLE SEAT-KILOMETRES
CP AIR DOMESTIC SERVICES

% Change

	1977/1976	1978/1977	1979/1978	1980/1979	1981/1980	1982/1981
January	-4.28	-2.10	9.78	31.17	8.88	24.80
February	-4.18	-0.80	7.90	33.77	5.61	10.25
March	-1.66	-2.73	7.59	26.49	18.01	4.39
April	-6.75	-3.03	11.70	27.42	19.44	-3.72
May	-10.57	-1.03	15.53	23.62	24.54	-5.79
June	33.60(1)	5.28	18.58	19.70	15.06	-8.11
July	-7.57	6.49	30.35	14.49	11.26	-10.26
August	-11.66	25.21(2,3)	21.96(3)	8.56	10.20	-8.44
September	-4.86	14.86(3)	25.81(3)	7.61	14.29	-8.91
October	-13.61	7.77	40.17	1.54	26.59	-19.43
November	-1.85	9.11	25.16	12.79	22.71	-18.22
December	0.79	2.56	29.92	15.87	21.88	-18.62
Annual Change	-3.77	5.28	20.96	17.11	16.55	-6.28

Notes: (1) Nationwide pilots strike from June 20-28, 1976.
(2) Four-day strike of Canadian Air Traffic Controllers in August, 1977.
(3) Air Canada shut down all operations from August 25 to September 5, 1978.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

became an attractive tool in attempts to maintain market share. The stimulation/diversion aspects of revenue generation of low-priced air fare hence became of even more critical concern.

One can further identify a change in the use of low-priced air fares through an analysis of the peaking problem. As identified in the previous low-priced air fare review,* load factors during 1979 and 1980 were more uniform than previous years. These years coincided with the air carriers' adoption of low-fare strategies aimed at spreading demand away from peak periods. Table 2.4 provides the combined monthly load factors for Air Canada and CP Air since 1977. The table also provides a variability coefficient which measures the uniformity of the monthly load factors. Uniformity lessens significantly in 1982, the first full year when neither national carrier offered an off-peak Seat Sale programme. Any efficiencies gained by solving staffing, scheduling and capital problems as brought about by the seasonality of the marketplace through the original concept of low-priced air fares would appear to have been lost in 1982.

2.2 Domestic Charter Services - Traffic, Capacity and Utilization

This section of Chapter 2 concentrates on charter traffic. The most significant trends and developments with respect to domestic ABC's and ITC's from 1978 to 1982 are examined with the major emphasis placed on the later years, 1981 and 1982. Further to this, details concerning the development of this product over this period are presented in Appendix D, specifically in the Appendix Tables D.1 to D.15 and D.17 to D.26.

2.2.1 Advance Booking Charters

Pursuant to the approval of domestic ABC's in December, 1977, certain air carriers instituted programs in June, 1978. At the outset, ABC's appeared to have some difficulties getting established; while annual capacity increased by 8% between 1978 and 1979, overall traffic decreased by 6% (Table 2.8). However, with the easing of regulatory restrictions on ABC's (February 12, 1980) and Wardair's entry into the market (May 15, 1980), significant increases in capacity (96%) and passengers carried (117%) are observable in 1980. This growth trend with respect to capacity and passengers carried continued in 1981 and in 1982. It is noted that, with the exception of 1979, the percentage increase in traffic carried generally related to the percentage increase in capacity offered by the carriers. This situation has meant that (with the exception of 1979) load factors had risen to 79% in 1980 and remained above this level throughout the subsequent two years.

---

* R.W. Dodd, et al, ibid.

Table 2.8

ANNUAL TRENDS IN DOMESTIC ABC CAPACITY AND TRAFFIC
LEVEL I* AIR CARRIERS
1978-1982

Year	Seats	% Change	Passengers	% Change	Load Factor
1978	47 961	-	39 070	-	81
1979	51 757	7.9	36 658	-6.2	71
1980	101 261	95.6	79 484	116.8	79
1981	178 501	76.3	146 279	84.0	82
1982	280 100	56.9	227 128	55.3	81

* Level I air carriers include Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western, Quebecair and Wardair.

Source: Derived from Appendix Table D.1.

A more detailed look at monthly trends from 1981 to 1982 (Appendix Table D.1), reveals that domestic ABC traffic grew by 88% for the first five months; nevertheless, a major expansion in capacity (107%) during this same period meant that average load factors for this product decreased from 68% to 62%. Although there was a move in 1982 to increasing charter traffic carriage in off-peak periods, it is evident (Table 2.9) that the majority of domestic ABC travel still occurs during the peak summer months. Capacity and traffic levels for the June to August period increased by 39% and 34%, respectively from 1981 to 1982. This situation resulted in average load factors of 90% in 1981 and 87% in 1982. Within this context it is noted that in the summer, 1982, scheduled carriers were offering fares with greater discounts than in previous summers and, in many cases, these fares were subject to fewer conditions. In the face of this competition, it appears that the carriers operating domestic ABC's during this period were quite successful in maintaining comparable load factors to those of the peak summer months of 1981. As a final generalized observation, it is apparent that, as in the first five months, capacity and traffic experienced steady growth in the last four months of 1981 compared to 1982: the capacity offered increased by 75% whereas traffic grew by 98%. As a result, the average load factor for September to December was 80% in 1982 compared to 71% in 1981.

Table 2.9

SEASONAL DOMESTIC ABC TRAFFIC AS A PERCENTAGE OF TOTAL ANNUAL DOMESTIC ABC TRAFFIC BY TRAVEL PERIOD
LEVEL I AIR CARRIERS

Period	1981 %	1982 %
January - May	8.0	9.8
June - August	65.2	56.0
September - December	26.8	34.2
	100.0	100.0

Source: Derived from Appendix Table D.1.

In reference to capacities and traffic by city pair (Appendix Table D.2) for the period 1978-1982, it is clear that two segments, namely Toronto-Vancouver and Toronto-Calgary, have become key sectors in domestic ABC activity, accounting for over 50% of the total capacity and traffic in all years. It is also noted that the segment Toronto-Edmonton has been gaining in importance. The largest city pair, Toronto-Vancouver, accounted for 43% of the capacity in 1981; this increased to 46% in 1982. At the same time, Toronto-Calgary, which represented 38% of the total capacity in 1981, decreased to 27% of capacity in 1982. The same trend is observed in passengers carried. Toronto-Vancouver, which accounted for 42% of the total traffic in 1981, increased to 47% in 1982 while Toronto-Calgary, which made up 39% of the total traffic in 1981, decreased to 28% in 1982. Annual load factors in these markets were virtually static between 1981 and 1982, inasmuch as average load factors for all city pairs during this period were 82% in 1981 and 81% in 1982.

2.2.2 Inclusive Tour Charters

Although new and more liberal ITC regulations were introduced in 1978, the impact on Inclusive Tour Charter activity has been somewhat variable over the ensuing years (see Table 2.10).

Table 2.10

ANNUAL TRENDS IN DOMESTIC ITC CAPACITY AND TRAFFIC
LEVEL I AIR CARRIERS
1978-1982

Year	Seats	% Change	Passengers	% Change	Load Factor
1978	3 723	-	3 288	-	88
1979	9 734	161.5	8 246	150.8	85
1980	20 324	108.8	15 020	82.1	74
1981	22 891	12.6	17 556	16.9	77
1982	6 670	-70.9	4 790	-72.7	72

Source: Derived from Appendix Table D.3.

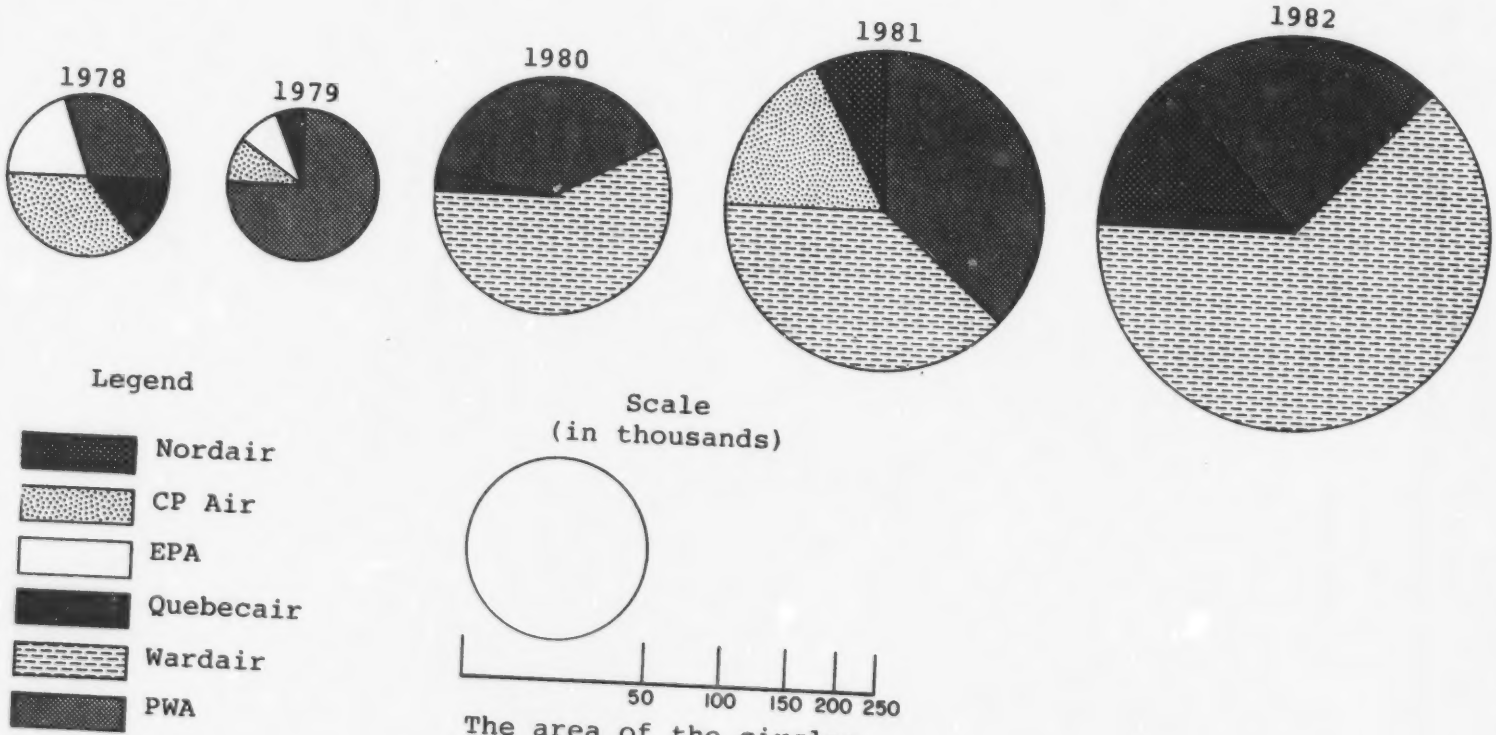
In particular, over the 1978-1981 period both ITC capacity offered and traffic carried grew but significant decreases were experienced in 1982. In marked contrast with domestic ABC's, annual capacity and traffic between most city pairs (Appendix D.4) showed a great deal of fluctuation. This product's results must nevertheless be evaluated within a perspective of the total domestic low-priced air fare market. As indicated further on, annual ITC traffic was less than 1% of the total low-priced air fare traffic in each year since 1978. As a contributing factor to this situation, it would seem that domestic package holidays organized in conjunction with other low-priced air fare programs (e.g., CP Air's Canadian Routes) coupled with the very nature of domestic VFR (visiting friends and relatives) travel, i.e., the portion of leisure travellers using private accommodation, have had a significant bearing on the weak market presence of ITC's.

2.2.3 Carrier Participation

The distribution of domestic ABC and ITC passenger traffic by carrier is shown for the period 1978-1982 in Appendix Tables D.5 to D.15. For the years 1980, 1981 and 1982, it is evident that the specialized charter operator, i.e., Wardair, is the dominant force in the domestic ABC market (see Figure 2.5). Of the 79 484 domestic ABC passengers carried by Level I carriers in 1980, 46 103 (58%) were transported by Wardair and 31 275 (39%) by PWA. In 1981, CP Air obtained a 17% market share. At the same time, other carriers either held their market share steady (PWA) or experienced a decrease in

Figure 2.5

PARTICIPATION OF THE LEVEL I CARRIERS IN THE DOMESTIC ABC MARKET



share of traffic carried (Wardair). In 1982, the carriers' participation in this market changed considerably. Wardair increased its share of this traffic to 63% and was, by far, the largest supplier of domestic ABC's. At the same time, PWA's market share decreased sharply to 24% while Nordair became a major participant capturing 13% of the market.

As previously mentioned, the domestic ITC program has been somewhat limited. In 1981, PWA accounted for half of the total passengers carried on this product while in 1982, Wardair's first quarter activity made up approximately 38% of the overall ITC activity.

2.3 Domestic Scheduled and Charter Services - Specific Issues

This section of Chapter 2 consolidates traffic data related to low-priced air fares offered by both scheduled carriers and charter carriers. The issues of congestion and seasonality are explored as well as the incidence of low-priced air fares by length of haul and carrier. Finally, the incidence of low-priced air fares in relation to competitive factors of individual markets is discussed.

2.3.1 Comparative Market Shares

As illustrated in Table 2.11, scheduled low-priced air fare traffic increased significantly during the 1978-1982 period. Of the approximately 15 billion passenger-kilometres performed by the national carriers in 1982, low-fare traffic constituted 37%. It may be seen that in the case of CP Air, over half of the total volume of domestic passenger-kilometres* is made up of discount traffic.

The relative development of the domestic low-priced air fares (measured in RPK's) in terms of the shares each broad product grouping has in relation to the total low-priced market is shown in Table 2.12. It is observed that between 1978 and 1980, the market position of the various low-priced air fare types, i.e., scheduled products versus non-scheduled products, is similar. In general, Air Canada experienced a decrease in market share from 68.2% in 1978 to 53.8% in 1980, whereas CP Air increased its market share from 25.8% to 40.5%. ABC's and ITC's remained somewhat the same, although ITC activity was less than 1% of the total low-fare traffic in both years. At the same time, the total low-fare market more than doubled during the 1978-1980 period. This increase in RPK's reflects the following: the introduction of Seat Sales on both Air Canada and CP Air (March, 1979); the introduction of CP Air's Skybus

---

* Does not include the carriage of low-priced travellers on CP Air's Western route.

Table 2.11

LOW-FARE TRAFFIC AS A PERCENTAGE OF THE TOTAL DOMESTIC MARKET: 1978, 1980, 1982
NATIONAL CARRIERS

Revenue Passenger-kilometres (000's)

	Total			Air Canada	CP Air
Year	All Fare Types	Low Fare Types	Low Fares % Share	Low Fare as a % of the Carrier's Total Carriage	Low Fare as a % of the Carrier's Total Carriage
1978	13 191 250	1 914 894	14.5	13.5	18.2
1980	16 921 826	4 286 283	25.3	19.3	43.1
1982	15 268 065	5 696 529	37.3	30.8	55.9

Source: Derived from special filings submitted to the ATC.

Table 2.12

A COMPARISON OF REVENUE PASSENGER-KILOMETRES BY DOMESTIC LOW-PRICED AIR FARE TYPE: 1978, 1980, 1982

Revenue Passenger-kilometres (000's)

	1978		1980		% Change	1982		% Change
Scheduled Services	RPK's	% of Total	RPK's	% of Total	1980/1978	RPK's	% of Total	1982/1980
Air Canada	1 389 293	68.2	2 447 312	53.8	76.2	3 492 378	54.8	42.7
CP Air	525 602	25.8	1 838 971	40.5	249.9	2 204 151	34.6	19.9
Sub-Total	1 914 895	94.0	4 286 283	94.3	123.8	5 696 529	89.4	32.9
Charter Services								
ABC's	113 096	5.6	235 586	5.2	108.3	668 458	10.5	183.7
ITC's	8 275	0.4	23 841	0.5	188.1	9 665	0.1	-59.5
Sub-Total	121 371	6.0	259 427	5.7	113.1	678 123	10.6	161.4
Total	2 036 266	100.0	4 545 710	100.0	123.2	6 374 652	100.0	40.2

Source: Derived from Appendix Table D.16.

service (June, 1979); the expansion of Nighthawk service and the first complete year of operation for Courier Jet in 1979; Wardair's entry into the market (May, 1980); and cancellation of Courier Jet service and expansion of Skybus service (June, 1980).

The total low-fare market as measured in revenue passenger-kilometres continued to grow from 1980 to 1982, experiencing an increase of approximately 40%. This reflects the effects of: CP Air's Skybus service which began operating as a separate compartment on regularly scheduled flights (October, 1980); the continuation of Winter and Spring Seat Sales (1981); the introduction of new Domestic Advance Purchase Excursion fares (June, 1981); the expansion of CP Air's Skybus service to a greater number of city pairs (March-April, 1982); and a proliferation of Deep Discount fares during the peak summer months of 1982.

Between 1980 and 1982, Air Canada and CP Air maintained their dominance in the low-priced air fare market. However, with Wardair's presence, ABC's experienced an increase in market share in terms of revenue passenger-kilometres from 5.2% in 1980 to 10.5% in 1982. It is interesting to note that on the Toronto-Vancouver segment, ABC activity accounted for 26% of total low-priced traffic during the peak summer period of 1982 (see Table 2.13). Average charter load factors were in the order of 92%. As for scheduled services, average usage was 68% of the seats allocated to discount capacity for the three-month period. One interpretation of these results is that ABC operators were better able to match capacity supplied with passenger demand whereas the scheduled carriers were left with a number of unsold discount seats.

2.3.2 Seasonality Trends and Congestion

As for the monthly distribution of low-priced traffic, notable shifts occurred during the 1978-1982 period. Table 2.14 indicates a more even distribution of low-fare traffic during the referenced travel periods throughout 1980 as compared to 1978. This shift corresponds with Seat Sale activity in off-peak periods. In 1982, the distribution during the first five months remained somewhat the same as in 1980. However, with a greater number of Deep-Discount fares available in June, July and August (and in some cases, subject to fewer conditions) coupled with domestic ABC travel, the summer period accounted for 42.3% of the low-fare traffic, an increase of approximately 70% in RPK's from 1980 (Appendix Table D.16). This raises the question of congestion on certain key segments* of the air network. As indicated above, low-fare strategies adopted in

---

* Key segments are defined as those with above average volumes of Charter Class Canada passengers in July, 1979.

Table 2.13

CAPACITY AND UTILIZATION: JUNE - AUGUST 1982
SCHEDULED AND CHARTER FLIGHTS
TORONTO - VANCOUVER

	June	July	August	Total
Scheduled Services				
Total Seats Available	92 431	95 961	97 650	286 042
Total Passengers Carried	65 719	72 535	78 714	216 968
Total Load Factor - %	71.1	75.6	80.6	75.9
Discount Seats Available	61 962	72 875	76 184	211 021
Discount Passengers Carried	40 596	48 844	53 777	143 217
Discount Load Factor - %(1)	65.5	67.0	70.6	67.9
Advance Booking Charter Operations				
Total Seats Available	15 202	17 494	23 146	55 842
Total Passengers Carried	13 472	16 121	21 530	51 123
Total Load Factor - %	88.6	92.2	93.0	91.6
Discount Portion				
Total Discount Seats Available	77 164	90 369	99 330	266 863
Total Discount Passengers Carried	54 068	64 965	75 307	194 340
ABC Seats/Total Discount Seats Available	19.7%	19.4%	23.3%	20.9%
ABC Passengers/Total Discount Passengers Carried	24.9%	24.8%	28.6%	26.3%

Note: (1) Discount load factor based on carrier definition of B-Class capacity; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC and Statement 41.

1979 and 1980 were helpful in enabling carriers to spread the demand for low-priced air fares away from peak periods. On the other hand, since low-fare traffic has moved away from the more even distribution experienced in 1980 to a higher concentration in the 1982 summer period, one could question once more the ability of the scheduled carriers to maintain adequate service to non-discretionary passengers.

Table 2.14

DOMESTIC LOW-FARE TRAFFIC AS A PERCENTAGE OF TOTAL LOW-FARE TRAFFIC BY TRAVEL PERIOD

Period	1978	1980	1982
	%	%	%
January-May	18.1	32.4	33.9
June-August	51.0	34.8	42.3
September-December	30.9	32.8	23.8
	100.0	100.0	100.0

Source: Derived from Appendix Table D.27.

To examine this issue, the concept of the proportion of flights with load factors over 90% for the third quarter of 1977, 1979 and 1982 is used. Previous analysis* concluded that no consistent trend towards increasing congestion evolved from 1977 to 1979. Of the 13 segments reviewed, five showed an increase in congestion while eight declined (see Table 2.15). Furthermore, it was suggested that the volume of low-fare traffic (as measured by CCCF volume) is not related to an increase or decrease in congestion since the largest city pair, Toronto-Vancouver showed an increase in congestion, while the next three largest pairs, Toronto-Calgary/Winnipeg/Edmonton, all showed declines. Therefore, it was surmised that the impact on full-fare paying passengers was limited. Results for 1982 confirm this observation. Of the 13 city pairs examined, only two showed an increase in congestion (Toronto-Edmonton/St. John's), one remained unchanged (Toronto-Halifax), but ten declined. This time, Toronto-Vancouver showed a significant decrease in congestion.

* R.W. Dodd, et al, ibid.

Table 2.15

CONGESTION ON KEY SEGMENTS

	July 1979	Percentage of Flights by National Carriers of over 90% Load Factor (3rd quarter)				
	CCC Volume	1977	1979	Change 1979/1977	1982	Change 1982/1979
Central - Western Canada						
Toronto - Vancouver	26 412	45	59	14	12	- 47
- Calgary	14 775	59	43	- 16	29	- 14
- Winnipeg	13 945	49	40	- 9	31	- 9
- Edmonton	10 031	46	28	- 18	35	7
Montréal - Vancouver	6 810	41	42	1	27	- 15
Toronto - Saskatoon	4 271	32	17	- 15	14	- 3
Western Canada						
Winnipeg - Edmonton	5 841	56	35	- 21	18	- 17
- Calgary	5 556	46	43	- 3	18	- 25
Vancouver - Calgary	4 587	49	37	- 12	12	- 25
- Edmonton	4 213	30	40	10	12	- 28
Central - Eastern Canada						
Toronto - Halifax	9 175	24	62	38	62	unchanged
Montréal - Halifax	4 920	47	46	- 1	23	- 23
Toronto - St. John's	4 029	34	38	4	51	13

Source: Special filings submitted to the ATC.

Further examination of this question revealed a downward trend in full-fare load factors (Table 2.16),* reinforcing the observation that in terms of flight access, full-fare passengers have not been adversely affected by an increasing number of passengers travelling on low-priced air fares.

Table 2.16

THIRD QUARTER DOMESTIC* AVERAGE LOAD FACTOR
FULL-FARE PASSENGERS
NATIONAL CARRIERS

Year	Average Load Factor
1978	72%
1980	69%
1982	62%

* All Domestic routes except CP Air's Western routes.

Source: Derived from special filings submitted to the ATC.

2.3.3 Low-Priced Air Fares by Length of Haul

In order to examine the distance-volume relationship as it pertains to low-priced air fares, information covering Air Canada's and CP Air's operations for 1982 on 20 selected city pairs is presented in Table 2.17. These segments represent a good cross-section of scheduled activity since they make up close to 40%** of the total "pure" domestic origin and destination traffic. In effect, the city pairs account for a greater percentage of the overall traffic due to the fact that through-passengers are also captured.

* Full-fare traffic was computed as the difference between total revenue passenger-kilometres and low-fare revenue passenger-kilometres. Full-fare capacity was calculated by subtracting the low-fare available seat-kilometres from total available seat-kilometres. In this latter calculation, available seat-kilometres for low-priced seat products were assumed equal to revenue passenger-kilometres.

** Statistics Canada Catalogue 51-204 Annual (1980).

Table 2.17

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENT
NATIONAL CARRIERS
1982

	Overall L.F. %	B-Class Seats	B-Class Passengers	B-Class L.F. %(1)	B-Class Passengers/ Total Passengers %
Long-Haul (1 171 km or greater)					
Montréal-Winnipeg	58	75 752	36 676	48	43
Toronto-Calgary	70	511 531	319 237	62	49
-Edmonton	72	369 035	220 724	60	44
-Regina	68	118 871	70 744	60	44
-Saskatoon	71	103 115	58 440	57	42
-Vancouver	64	648 258	393 300	61	56
Vancouver-Ottawa	64	78 321	49 969	64	52
-Winnipeg	66	129 875	57 160	44	33
Medium-Haul (1 128-1 770 km)					
Vancouver-Regina	53	44 680	14 608	33	27
-Saskatoon	47	56 135	26 912	41	41
Winnipeg-Calgary	64	179 391	79 662	44	34
-Edmonton	61	154 582	68 108	44	35
-Toronto	72	331 103	162 623	49	30
Short-Haul (1 127 km or less)					
Montréal-Halifax	62	192 492	104 251	54	35
-Ottawa	46	240 465	60 830	25	21
Toronto-Montréal	65	587 786	210 048	36	15
-Ottawa	70	363 464	130 223	36	14
Vancouver-Calgary	59	508 639	223 185	44	33
-Edmonton	58	351 929	156 794	45	34
-Victoria	60	111 532	57 789	52	32

Note: (1) Discount load factor based on carrier definition of B-Class capacity; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

It is observed in Table 2.17 that, in most cases, a higher proportion of discount traffic is found in long-haul markets. That is to say, as distance increases, discount traffic as a proportion of total traffic tends to increase. Although not shown in the table, disaggregated data by carrier shows the same pattern as Table 2.11 - CP Air carries a higher ratio of low-priced traffic than does Air Canada.

2.3.4 Skybus/Skydeal and One Way/One Day Skysaver Products on the Toronto-Vancouver Segment

As mentioned earlier, in 1982, scheduled carriers offered fares with greater discounts than in previous summers, and in many cases, these fares were subject to fewer conditions. In order to further demonstrate the possible impact of these fares on full-fare carriage, CP Air's Skybus and Air Canada's One Way/One Day Skysaver fares on the Toronto-Vancouver segment were selected since they represent the largest city pair in terms of unit toll and domestic ABC traffic in the long-haul markets. Moreover, it is the only segment where an accurate reading of the Skybus/Skydeal product is possible, inasmuch as information on this fare was segregated on wide-bodied aircraft only. (Aggregate traffic and load factor data is provided in Table 2.18).

In general, overall capacity levels in 1982 were similar for both carriers on this segment. However, Air Canada carried approximately 12% more passengers. In addition, full-economy passengers accounted for 62% of total passengers in Air Canada's case, whereas CP Air carried only 24% of its traffic at full-fare. A more detailed look at monthly trends reveals that CP Air experienced some slippage in its full-economy and Skybus traffic during the June to August period as compared to other months. This coincides with Air Canada's competitive response to CP Air's Skybus fare, the One Way/One Day Skysaver product offering. As minimum fences were established for Deep Discount fares at the end of September, it is interesting to note that Air Canada experienced a surge in full-economy traffic during the last quarter, whereas CP Air at this time carried comparable levels of full-fare passengers to the first and second quarters.

Table 2.18

CAPACITY AND UTILIZATION: 1982
NATIONAL CARRIERS
TORONTO - VANCOUVER

Month	Carriers' L.F. %	OWOD and Skybus Passengers
January	59	11 601
February	58	10 938
March	58	12 829
April	65	15 476
May	68	17 650
June	71	16 348
July	76	18 089
August	81	20 107
September	67	12 990
October	59	-
November	53	-
December	53	-

Source: Special filings submitted to the ATC.

2.3.5 Regional Carriers: Low-Fare Capacity and Utilization

To gain a clearer understanding of the impact of domestic low-priced air fares provided by regional carriers, operating statistics of EPA, Nordair, PWA and Quebecair were examined, in comparison with those of the national carriers, for selected city pairs during the 1982 peak summer period. Table 2.19 focusses on the proportion of discount traffic carried by the national and regional carriers serving the same markets. In competitive markets, there is no indication that the number of carrier participants has any bearing on the proportion of discount passengers carried in relation to total traffic. For example, one might expect a significant amount of discount traffic on the segment Montréal-Toronto, where four carriers compete; however, only 20% of the total traffic was composed of discount travel. On the other hand, certain city pairs, e.g., Vancouver-Calgary, Vancouver-Edmonton and Vancouver-Victoria, where three carriers compete, discount passengers represented 31 to 38% of total carriage. In addition, some segments, e.g., Halifax-Sydney, Regina-Calgary, Regina-Winnipeg and Thunder Bay-Winnipeg, where only two carriers offer non-stop services, had

comparable proportions of discount traffic. The foregoing reveals no consistent trends and suggests that the amount of low-priced air travel in relation to total traffic varies according to the characteristics of each market, e.g., length of haul, and business/leisure components.

It is observed that EPA and PWA carried a higher proportion of discount passengers in markets (Halifax-Toronto, Vancouver-Calgary/Edmonton) where discount fare schemes* permitted purchase of tickets within the last three hours before flight departures were in effect during the peak summer period. Although the main objective of these fare offerings was to sell unused surplus seats, these fares, in all likelihood, attracted non-discretionary travellers thus diverting full-fare traffic.

---

* EPA's "Walk-on" experiment and PWA's "Top-up" fares.

Table 2.19

DOMESTIC LOW-PRICED TRAFFIC AS A PERCENTAGE OF TOTAL TRAFFIC BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS: JUNE-AUGUST 1982 NATIONAL AND REGIONAL CARRIERS

	Air Canada	CP Air	EPA	Nordair	PWA	Quebecair	Average
Halifax - St. John's	35		44				41
- Sydney	32		32				33
Montréal - Ottawa	24	50		16			26
- Québec	17					8	12
- Toronto	14	50		16		21	20
- Val d'Or	23			12			17
Regina - Calgary	18				54		35
- Edmonton	12				47		28
- Winnipeg	23				52		36
Toronto - Halifax	45		64				50
- Thunder Bay	22			36			25
- Sault Ste. Marie	20			29			24
Thunder Bay - Winnipeg	36			39			37
Vancouver - Calgary	26	49			58		33
- Edmonton	27	50			56		38
- Victoria	33	35			27		31

Source: Derived from Appendix Tables D.28 to D.33.

Chapter 3

STIMULATION, DIVERSION AND CONDITIONS OF SALE

The issue of stimulation versus diversion has been of prime consideration ever since the introduction of domestic low-priced air fares. The essence of the issue revolves around determining whether such fares primarily divert passengers from regular fares to the low-priced air fare or whether they attract passengers who would not have flown had a low-priced air fare alternative not been available. It is argued that a proclivity towards diversion would lead to significant revenue losses for scheduled carriers which would be represented by a serious decline in yield. In particular, eroding profits in the long-haul, high volume markets of the third quarter (the peak travel period) would inhibit the scheduled carriers' ability to maintain services in less dense and off-season markets. On the other hand, it is argued that domestic low-priced air fares increase the overall demand for air travel (and hence the revenues earned) by stimulating people to travel who would not have done so otherwise, by encouraging people to fly more often and by attracting people who may have travelled internationally rather than domestically.

It is generally conceded that domestic low-priced air fares in fact cause both stimulation and diversion. The degrees to which either element exists and can be controlled have become the major concern. In determining the actual stimulation/diversion ratio, it is necessary to be cognizant of the underlying complexities surrounding a passenger's decision to travel. Moreover, in controlling stimulation and diversion an understanding of the effects that various conditions of sale have on the trip-making decision of a passenger is required.

Several difficulties arise in attempting to measure a particular stimulation/diversion ratio for any one low-priced air fare. First of all one has to define the price point from which the measurement is taken. The stimulation/diversion rate varies with the price of alternative products available in the marketplace and care must be taken when comparing rates that similar price alternatives are utilized. A second difficulty arises in further exploring the reasons why a passenger initially classified as stimulated, would not have travelled at a higher fare alternative. For example, are passengers who would have travelled definitely during the summer but take advantage of a low-fare during the spring considered truly

stimulated? The passenger may be diverted in time only if the fare for both alternatives was identical. But then what would have encouraged the passenger to travel earlier than planned? Suppose the fare level was lower, does this ultimately result in diluted revenue for the carrier? Perhaps, however, when one considers the real value of money over time, the dilution may be negated. Even if the dilution is not negated, a carrier may rationalize such loss in yields in the short run when facing immediate cash flow difficulties or loss of market share. To establish whether or not this passenger was truly stimulated, it is necessary to determine his/her intentions for further trips. Is the trip simply moved up from the summer to the spring or is it an extra trip? That is, will the passenger also continue to take his/her planned summer trip? In order to accurately gauge such a concept one is required to establish a time frame and know the initial trip intentions of the passenger and how the trip intentions actually changed by the advent of a low-priced air fare. This aspect of stimulation is commonly referred to as "diversion in time".

As well as diversion in time, consideration can also be given to "diversion in place" when attempting to measure the stimulation/diversion concept. Diversion in place occurs when the passenger may have had intentions to travel to a certain location but changes these plans as a result of a low-priced air fare. Naturally, if the passenger had originally considered taking a trip to the cottage but was encouraged to take an air trip by the availability of low-priced air fares, then the trip could be considered stimulated as the air carrier industry would receive all revenue. The question arises, however, as how to consider the situation when a passenger intends to take an air trip to one location but changes to another as a result of low-priced air fares? He/she is diverted in place. What is the effect on revenue? If the prices were identical there would be no revenue loss. If the subsequent location chosen was cheaper, then revenue would be lessened. Central to this aspect of diversion in place is whether or not the trip would be national or international and the natural ramifications on national tourism policy and balance of trade. More complexities are added to the evaluation when one considers a passenger who may be diverted not only in place but also in time.

Further complexities arise in considering "diversion by mode". Take for example the passenger who originally intends to travel by rail or car but in response to a low-priced air fare product offering finds it worthwhile to travel by air. The air carrier would naturally consider the passenger stimulated, however travel researchers and indeed the other modes may consider such a change of plans as diversion. The same effect is present when one considers competing air carriers. A

passenger encouraged to change carriers because of a low-priced air fare would be considered stimulated by the recipient carrier but diverted by the alternate carrier.

With regard to controlling the stimulation/diversion rate, various conditions (or fences) on the sale of domestic low-priced air fares have been applied since the inception of the experiment. These conditions of sale are commonly referred to as fences. These fences have taken many forms; the following primary ones as listed in the 1980 Low-Priced Air Fare Review:*

- advance booking and payment requirements,
- minimum stay requirements,
- round-trip conditions,
- cancellation charges,
- unchangeable bookings, and
- controlled capacity (limitations in the number of seats offered at the low price).

The nature of these fences is such as to discourage regular full-fare passengers from taking advantage of the low-priced air fare products. These regular-fare passengers are generally termed non-discretionary, the nature of their trip being such that they require flexibility in trip-making arrangements, the availability of regularly scheduled flights and are willing and able to pay for such convenience. The majority of non-discretionary passengers are travelling for business or emergency purposes. On the other hand, discretionary passengers are classified as those whose trip-taking plans can be made well in advance and are relatively firm in their intentions thereby requiring little need for an opportunity to make changes in travel arrangements.

Historically, fences on domestic low-priced air fare products offered by both charter carriers and scheduled carriers were comparatively restrictive. Over the duration of the low-priced air fare experiment the fences have gradually become less so. Appendix A details significant developments during this evolution. For example, with respect to the advance booking condition attached to both charter and scheduled low-priced air fare products, in the case of charters, advance booking requirements were originally established in January, 1978 at 45 days. This was reduced to 30 days in April, 1978 and 14 days in December, 1979. In addition, advance booking requirements for charter flights were eliminated for one-third of an aircraft's capacity in February, 1980. In the case of scheduled carriers, advance purchase Charter Class Canada fares became available in February, 1977. The advance booking requirement was initially

---

* R.W. Dodd, et al, ibid.

60 days. This fence was subsequently reduced to 45 days in October, 1977 and 30 days effective July 17, 1978. September 19, 1980 saw it fall to 14 days.

Scheduled carriers also introduced a product early in the domestic low-priced air fare experiment which had no advance booking requirements. Commercially these products were known as Nighthawk and Courier Jet. Although traditional fence constraints were weak, these products were strongly controlled by limited frequencies and the requirement to travel at night.

By the summer of 1982, domestic low-priced air fare products had evolved to a point where both national scheduled carriers were offering, in terms of previous advance booking and minimum stay conditions, a weakly constrained, deeply discounted product as part of the product mix. In the case of CP Air, the product was marketed as Skybus. Skybus commenced in June, 1979 and was similar to the Nighthawk and Courier Jet products in that it was not constrained by an advance booking requirement. It was, however, strongly controlled by limited frequencies and by the fact it utilized dedicated aircraft. In October, 1980 the Skybus product was offered in separate compartments of some regularly scheduled flights. Routings on which this product was available continued to expand throughout 1981 and 1982. In June, 1982, Air Canada introduced a comparable fare marketed as the One Day/One Way Skysaver. During the evolution of this type of low-priced air fare, it was apparent that it was no longer restricted by the traditional conditions of sale associated with low-priced air fares and that it was priced below many other low-priced air fares which were subject to previous traditional conditions. It was also conjectured that such a product could lead to undue traffic diversion.

3.1 Canadian Air Passenger Survey, August, 1982

In the face of these developments, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission as part of this investigation of low-priced air fares ordered a survey of domestic scheduled air passengers using such weakly constrained, deeply discounted fares. The survey was conducted by the market research firm of Market Facts of Canada Ltd. on behalf of the Research Branch of the Canadian Transport Commission in order to explore:

a) the impact of weakly constrained, deeply discounted low-priced air fare products from the point of view of traffic diversion and stimulation; and

b) the relative effectiveness of conditions of sale of such products compared to those on other low-priced air fare products.

The survey consisted of a sample of Canadian domestic air passengers travelling in August, 1982. The sample was designed by fare basis, carrier, route, length of haul and day of flight considering the August, 1982 Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver origin/destination universe estimates provided by the carriers. For the purpose of the CTC investigation, the sample was disproportionately stratified to stress the analytical importance of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products with those passengers comprising 75% of the total. The remaining 25% of the sample were Economy fare passengers. Carriers were also disproportionately stratified to reflect the maturity of CP Air's Skybus/Skydeal product offering in the marketplace over Air Canada's One Way/One Day Skysaver. A further difference arose from the fact that CP Air also offered the product on the Montréal-Ottawa-Toronto routes whereas Air Canada did not. Consequently, CP Air passengers comprised 61% of the sample; Air Canada passengers comprised 39% of the sample.

In terms of routes and length of haul, 47 city pairs were identified as offering the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products. It was ascertained that the majority of these routes could be efficiently sampled using Toronto and Vancouver airports. Length of haul was proportionately represented: long-haul routes defined as those in excess of 2 414 kilometres comprised 36% of the sample; medium-haul routes defined as between 1 207 and 2 414 kilometres comprised 17% of the sample. Short-haul routes made up the remaining 47% of the sample. Similarily, the day of the week was proportionately represented with weekends (defined as Friday, Saturday and Sunday) comprising 39% of the sample and weekdays comprising 61%. The Economy fare passenger sample was simply a one-third matching of full-fare passengers on the same flights sampled for the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products.

The actual survey was conducted between August 5, 1982 and August 24, 1982 at Toronto and Vancouver airports. Respondents were interviewed, in person, at airport terminal lounges prior to their flights' departure. An inspection of the respondents' actual tickets was made to verify that only those passengers travelling on Economy fare or Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fares were interviewed.

3.2 Stimulation/Diversion

Stimulation and diversion rates for the survey period were ascertained by investigating the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver passenger's willingness to travel on products with a higher priced fare. Two higher priced fare levels were identified: the most expensive fare level was equivalent to the price the passengers would have to pay if they

were travelling the same route on an Economy ticket. The other price was formulated to approximate the Charter Class Canada/Skysaver fare level on the same route and fell between the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fare and the Economy fare. Respondents were first asked if they would have been willing to take their trip at the Charter Class Canada/Skysaver representative fare level. Those who responded affirmatively were then asked if they would be willing to travel at the even higher Economy fare level. The results are presented in Table 3.1.

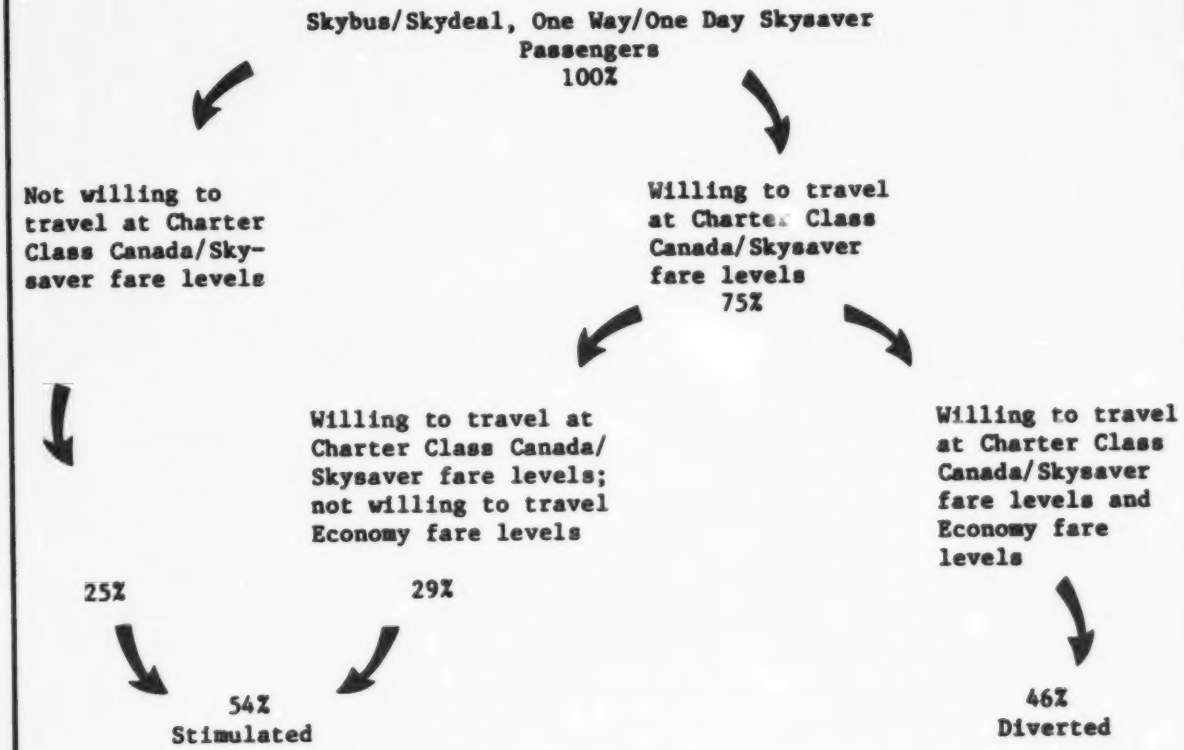
Table 3.1 can be interpreted as demonstrating stimulation/diversion in a simple two-price marketplace situation and a simple three-price marketplace situation where the products are distinguishable by price. In the first instance, two price levels, the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver and the Economy were available. Of all Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver passengers surveyed during the period, 54% indicated they would not have travelled had the marketplace offered solely an Economy product. These passengers are considered stimulated by the availability of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products. Forty-six percent of the passengers surveyed, however, indicated they would have travelled at the Economy fare level and are considered diverted.

The three-price market situation introduces the Charter Class Canada/Skysaver representative fare level. The addition of this price in the marketplace creates a group who is reluctant to accept the Economy fare level but is willing to accept the Charter Class Canada/Skysaver fare level. In terms of stimulation/diversion, when both Economy and Charter Class Canada/Skysaver fare levels were available to the passengers surveyed, 25% would still have only accepted a Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fare level while 75% would have travelled at either a Charter Class Canada/Skysaver or Economy fare level.

It can be concluded that during the survey period the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fare level had an almost equal impact on stimulation and diversion when considering Economy as the only fare level alternative. In terms of a three-price marketplace with the addition of a Charter Class Canada/Skysaver representative fare level, diversion significantly exceeded stimulation. As mentioned earlier, the stimulation/diversion rate varies with the price point from which the measurement is taken. Table 3.2 explores the nature of the stimulated passengers further. While the survey questions were not able to determine trip-planning intentions and therefore could not accurately distinguish diversion in time, they were able to provide an indication of possible diversion by mode or place. The alternative of

Table 3.1

STIMULATION/DIVERSION - SKYBUS/SKYDEAL, ONE WAY/ONE DAY SKYSAVER
AUGUST, 1982



Source: CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982.

Table 3.2

STIMULATED PASSENGERS' ALTERNATIVES TO TAKING TRIP

Alternatives	Stimulated Passengers Who Would Not Pay Economy Fare %	Would Not Pay Charter Class Canada Fare %	Would Pay Charter Class Canada But Not Pay Economy Fare %
Stay at home	27	26	29
Postpone trip	5	4	6
Go by car	25	20	29
Go by train	19	23	16
Go by bus	15	16	13
Go by mode not specified	2	2	1
Go elsewhere by car, train or bus	4	4	4
Go elsewhere by plane	1	2	1
Go elsewhere by mode not specified	4	3	4
Search for another low-priced air fare to same destination	11	13	10

Note: Table does not add to unity because of approximately 10% multiple mentions.

Source: CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982.

travelling by another mode was mentioned by approximately 60% of the respondents, whereas travelling elsewhere was mentioned in 9% of the cases. The high number of mentions in each of these categories illustrates the possibility of significant variances in the stimulation/diversion rate depending upon its definition. As previous studies have not explored in detail these variations in the definition of stimulation, further analysis in this report regarding stimulation/diversion utilizes the standard definition and ignores the divertive aspects of stimulation so that valid comparisons with past rates can be drawn.

The impact of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fares in terms of stimulation and diversion becomes more apparent within an historical context. Table 3.3 outlines the stimulation/diversion rates from various separate market surveys conducted since the introduction of the evolving low-priced air fares. Stimulation/diversion of each product listed in the initial column is first given from an Economy fare level. The stimulation/diversion rate is then given assuming an intermediary fare level is added to the marketplace in addition to the Economy fare level.

Of course, it is difficult to generalize from surveys taken by different carriers at different times for different products. However, the intent of the surveys was similar in that they attempted to measure stimulation/diversion from an Economy fare level and another median fare level. This same approach was adopted in the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver survey. Although the products vary and absolute fares and discount levels are not equivalent, the relative alignment of presenting a deeply discounted fare level, an intermediately discounted fare level and an Economy fare level is comparable.

Prior to 1980, the various market survey results indicate, except in one case, that stimulation/diversion by a low-priced air fare product from Economy plus another intermediary low-priced air fare was approximately 50/50. Within this same context, stimulation/diversion solely from an Economy fare level product was found to be 75/25. A comparison of the prior to 1980 average results with the August, 1982 survey results demonstrates a marked change. In both the three-price situation and the two-price situation diversion shows an increase of 22 points from the prior to the 1980 average. This comparison is somewhat weak in that it compares a single peak survey period with an aggregation of surveys taken during both peak and off-peak periods. However, the comparison of the August, 1982 peak period stimulation/diversion ratio with the results of pre-1980 surveys carried out during peak periods maintains the distinct increase in diversion.

Table 3.3

HISTORICAL STIMULATION/DIVERSION RATIOS FOR LOW-PRICED AIR FARES BASED ON SURVEY DATA

Low-Priced Air Fare Type	Carrier	Time Period	Stim./Div. From Economy Product Only	Stim./Div. from Economy Plus One Other Median Low-Priced Air Fare
ABC	PWA	Summer 1978	86/14	56/44
ABC	CP	Summer 1978	87/13	51/49
Nighthawk	AC	Summer 1978	60/40	43/57
CCC	AC	Summer 1978	45/55	25/75
Seat Sale (1)	AC	Spring 1979	89/11	68/32
Seat Sale	CP	Spring 1979	65/35	40/60
Seat Sale (Long-Haul)	AC	Fall 1979	86/14	44/56
Seat Sale (Short-Haul)	AC	Fall 1979	75/25	39/61
Economizer	PWA	Summer 1979	-	60/40
Prior 1980 Average			75/25	47/53
Prior 1980 Median			81/19	44/56
Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver	AC/CP 1982	Summer	54/46	25/75

Note: (1) Average of long-haul and short-haul results.

Sources: Low-Priced Air Fare Review - A Three Year Perspective; various survey results filed by carriers at public meetings or in support of low-fare applications and CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982.

In terms of the historical perspective of stimulation/diversion rates the Skybus/Skydeal, One Day/One Way Skysaver low-priced air fare products showed a marked increase in traffic diversion. Further analysis suggests, that at least in part, the source of this increased diversion is the business traveller. Table 3.4 compares the reason for travel between passengers surveyed on two previous Air Canada Seat Sale low-priced air fare products and the combined Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver low-priced air fare products. For each product, low-priced air fare users are classified as either stimulated or diverted. The analysis is further extended to include length of haul. While the defined travel categories are not exactly the same for the Seat Sale products as for the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products they are similar enough to draw general comparisons. For every length of haul, the percentage of diverted passengers travelling for reasons of business is significantly higher with the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products than the two Seat Sale products. This difference is more pronounced in the short-haul market than the medium or long-haul market segments. The proportion of diverted passengers travelling for vacation or pleasure is noted to remain in the 25 to 30% range for each of the low-priced air fare products. With regards to stimulated low-priced air fare travellers, very few passengers on the Seat Sale products were travelling for reasons of business. On the other hand, in the case of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products a portion of its stimulative effect was derived from encouraging the passenger travelling for the reason of business to take trips not considered at higher price levels.

3.3 The Effectiveness of Fences

Analysis of Tables 1.1 and 1.2 also demonstrates that while the level of discounts of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products covers the same range as other contemporary low-priced air fare products a significant difference does exist between fences attached to these two groups. In the case of the Skybus, One Way/One Day Skysaver products, trip-related fences appear lower when compared to other low-priced air fare products. Trip-related fences refer to conditions of sale such as length of stay and advance booking requirements. The Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products effectively required no advance booking nor a minimum or maximum stay requirement which allowed the product to be used for one-way travel. Other contemporary low-priced air fare products however, had as a minimum an advance booking requirement of seven days and a minimum of stay of at least three days or the first Sunday after departure. Stay requirements effectively limited these products' use to return travel. Penalties for changes and no cancellation privileges are also considered trip-related fences. The Skybus/Skydeal,

Table 3.4

REASON FOR TRAVEL BY PERCENTAGE OF TRAVELLERS
UTILIZING SPECIFIC LOW-PRICED AIR FARE PRODUCTS

Product	Reason for Travel	Short-Haul(1) Stimulated	Short-Haul(1) Diverted	Medium-Haul(1) Stimulated	Medium-Haul(1) Diverted	Long-Haul(1) Stimulated	Long-Haul(1) Diverted	All Hauls Stimulated	All Hauls Diverted
Air Canada	Business only	-	9	1	5	1	5	1	6
Seat Sale	Vacation/Pleasure only	30	28	23	26	31	31	28	28
Spring '79	Business & Vacation/Pleasure	6	8	4	7	8	11	6	9
	VFR only	34	33	38	35	27	22	33	30
	Vacation, Pleasure & VFR	29	20	33	25	32	29	31	25
	Other	1	2	1	2	1	2	1	2
Air Canada	Business only	3	3			5	3	4	3
Seat Sale	Vacation/Pleasure only	26	26			28	22	27	24
Fall '79	Business and Vacation/Pleasure	9	9			7	9	8	9
	VFR only	37	34			38	45	37	40
	Vacation/Pleasure & VFR	22	26			19	16	21	21
	Other	3	2			3	5	3	4
Skybus/Skydeal,	Business	24	46	7	34	15	33	15	38
One Way/One Day	Vacation/Pleasure	45	30	45	26	47	25	46	27
Skysaver	VFR	38	21	44	36	40	28	41	28
Aug. '82(2)	Emergency	2	6	2	9	1	5	2	7
	Going/Returning Job or School	3	6	7	1	5	10	6	6
	Conference/Convention	2	-	-	-	1	1	1	-
	Moving	1	1	2	3	1	1	1	2
	Other	-	-	1	-	1	1	1	-

Notes: (1) Air Canada Spring '79 Seat Sale survey defines length of haul as follows:
Short-haul 0-1 225 kilometres
Medium-haul 1 226-2 412 kilometres
Long-haul 2 413 kilometres or more
The Air Canada Fall '79 survey defines length of haul as follows:
Short-haul 0-1 608 kilometres Long-haul 1 609 kilometres or more
The CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982 defines length of haul as follows:
Short-haul 0-1 206 kilometres
Medium-haul 1 207-2 412 kilometres
Long-haul 2 413 kilometres or more

(2) Columns do not add to unity because of approximately 10% multiple mentions.

Sources: CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982 and Air Canada Seat Sale Surveys.

One Way/One Day Skysaver products could only be changed for a $30 charge up to 72 hours prior to the flights' departure. No refunds were available upon cancellation. Other available low-priced air fare products usually allowed some refund upon cancellation and had less onerous change penalties. It has been argued, however, that the complete flexibility offered by the Skydeal/Skybus, One Way/One Day Skysaver in terms of advance booking and no return requirements effectively eliminated the strength of its cancellation and change penalties.

While it is evident that the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver low-priced air fare products were loosely constrained in terms of trip-related fences relative to other contemporary low-priced air fares, it is also evident that they were highly constrained in terms of amenity-related fences. Amenity-related fences refer to conditions of sale such as meal service, baggage restrictions, seating placement on the aircraft and the ease of reservation procedures. The original Skybus product did not offer meal service. Meals only became available with the introduction of the One Way/One Day Skysaver product and then only at a surcharge above the original Skybus price. Other low-priced air fare products continued to allow meal service equivalent to the regular Economy fare product. The Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products also restricted baggage handling to one piece; regular baggage capacity was available to other available low-priced air fare products. Such fares were also more accessible in that reservations could be made by the public by telephone. In the case of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products, reservations were only acceptable through a travel agent or in person.

Thus, the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver low-priced air fare products differed from other low-priced air fare products available in that their trip-related fences were relatively lower and their amenity-related fences relatively higher. In spite of higher amenity-related fences, the analysis of the August, 1982 survey of these products with regards to stimulation and diversion suggests that the combination of fences attached to the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products was not as effective in limiting diversion as were the fences on other low-priced air fare products. This suggests that amenity-related fences did not have as much impact on constraining diversion as trip-related fences.

Results from the August, 1982 passenger survey regarding surveyed passengers' reactions to individual fences are presented in Table 3.5. Both Skybus/Skydeal, One Way/One

Table 3.5

PASSENGER REACTIONS AS FENCES ARE INTRODUCED INDIVIDUALLY

	Skybus/Skydeal, One Way One Day Skysaver Passengers Not Able And Willing To Travel If Fare Required That Passenger	Full Fare Passengers Able And Willing To Travel If Fare Required That Passenger	Raw Cumulation	Scaled Cumulation[1]
TOTAL PASSENGERS SURVEYED.....	1 083	373		
	%	%		
AMENITY-RELATED FENCES				
Sit in separate section at back of aircraft.....	16	74	90	7.18
Check in only one piece of luggage.....	13	78	91	7.44
Do without meal service during flight.....	12	78	90	7.18
Buy tickets in person or through travel agency..	11	80	91	7.44
TRIP-RELATED FENCES				
Leave only after ten o'clock p.m.....	50	32	82	5.13
Take one hour longer due to stop over.....	35	37	72	2.56
Book this flight:				
- 45 days in advance.....	72	13	85	5.89
- 21 days in advance.....	55	25	80	4.62
- 14 days in advance.....	38	40	78	4.10
- 7 days in advance.....	19	59	78	4.10
Stay away on this trip:				
- at least 6 nights.....	29	35	64	0.51
- until at least the first Sunday.....	25	39	64	0.51
- at least 3 nights.....	15	57	72	2.56
- at least 2 nights.....	9	72	81	4.87
Book both departure and return flight.....	22	79	101	10.00
Receive no refund if passenger cancels trip.....	23	39	62	0.00
Book flight allowing:				
- no change to time and date of travel...	26	42	68	1.54
- change for $100.....	21	66	87	6.41
- change for $30.....	8	83	91	7.44

Note: [1]The raw cumulation is scaled between 0 and 10 where 0 represents the most effective fences and 10 the least effective, when effectiveness is measured by the fence's ability to minimize the number of full fare passengers able and willing to meet the fence and the number of Skybus/Skydeal, One Way One Day Skysaver passengers not able and willing to meet the fence.

Source: Canadian Transport Commission, Canadian Air Passenger Survey, August, 1982.

Day Skysaver passengers and Economy fare passengers were asked if the addition of a particular fence would have affected their willingness and ability to take their present trip.

It was therefore possible to measure the effectiveness of a particular fence in terms of its ability:

a) to discourage air travellers who would normally require and pay for the convenience and flexibility of frequent scheduled air service from taking advantage of low fares. This may be expressed as the minimization of fence jumping by on-demand passengers;

b) and to allow as many new passengers as possible to enter the market who would not have done so at normal fare levels. This may be expressed as the minimization of fenced-out low-fare demand.

With this criterion in mind -- the minimization of fence jumpers and fenced out demand -- an examination of Table 3.6 demonstrates a distinct difference in the effectiveness of the various fences.

Among the observations to be drawn from the table are:

a) Amenity-related fences are not as effective as are trip-related fences;

b) Particularly effective fences are minimum stay requirements (of at least 6 nights or until at least the first Sunday) and fences that prevent trip cancellations or changes to times or dates of travel;

c) Advance booking requirements in the range of 7-21 days are similar in terms of effectiveness as defined.

Although the requirement to book return travel does not in itself appear as an effective fence, it is noted that the fence is in some measure associated with minimum stay requirements and advance purchase requirements such that its effects cannot be ignored.

It is also observed that a portion of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver passengers were not fully aware of the conditions attached to their travel. Although not identified in Table 3.5, this is represented by the number of Skybus passengers travelling on CP Air who were unaware they would be sitting in a separate section "at the back

of the aircraft". It may be suggested that such amenity-related fences are not well explained, especially if they imply less service rather than more service. As such, amenity-related fences (particularly of a negative-kind) may not be well understood by the travelling public and thus such fences are not able to play as effective a role in market segmentation as the trip-related fences.

Table 3.6 outlines the effects of individual fences on Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver passengers in more detail. Passengers are designated as either stimulated or diverted from the Economy fare. The stimulated passenger can either accept the fence and continue to travel on the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products or be deterred by the fence and hence fenced out of the market. It is recalled that the stimulated passenger will only travel at the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver price level. In the case of the diverted passengers faced with the fence alternatives they can either accept the fence and maintain their Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fare or reject the fence and travel at the higher fare.

In terms of the impact of individual fences, the table suggests that when the price of the product is held constant, the incremental addition of a fence serves to reduce traffic carriage (as also shown in Table 3.5) and appears to affect proportionately both the stimulated and diverted passengers such that the resulting product stimulation/diversion ratio remains relatively stable. It may be postulated that the resultant stability of the weakly constrained, deeply discounted products' stimulation/diversion ratio relates to the fact that the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fares have many of the attributes of an "on-demand" fare offered at a low price. As such, and as is evident, they have attracted passengers who, whether defined as stimulated or diverted, discretionary or non-discretionary, have demanded a certain and similar degree of trip-making flexibility. The incremental addition of a fence has thus impacted similarly on the two classes of passengers as defined by their willingness to pay more for a particular trip.

Some recent survey work carried out by the Research Branch casts some further light on this particular finding.

In 1983, two prominent low-priced air fare campaigns, the Weekend Seat Sale (available during the spring) and the initial B-767 introductory fare (available from May 9 to June 20, 1983), were introduced by domestic carriers. The major results from the surveys of these two fares are compared with the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver results in Table 3.7. The higher fence levels and higher price discounts associated with these latest products and the resulting impact

Table 3.6

THE EFFECT OF INTRODUCING FENCES INDIVIDUALLY ON SKYBUS/SKYDEAL ONE WAY/ONE DAY SKYSAVER PASSENGERS WHEN THE ALTERNATIVE FARE IS FULL ECONOMY

		Diverted		Stimulated
	Accept Fence	Reject Fence Travel at Economy	Accept Fence	Reject Fence Don't Travel
% Distribution Of Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver Passengers From August, 1982 Survey	46	-	54	-
% Distribution Of Skybus/One Way, One Day Skysaver Passengers If Product Required That One				
Sit in separate section at back of aircraft	39	7	45	9
Check in only one piece of luggage	40	6	47	7
Do without meal service during flight	41	5	47	7
Buy tickets in person or through travel agency	42	5	47	6
Receive no refund if passenger cancels trip	37	10	40	13
Book flight allowing:				
No change to time and date of travel	35	12	39	14
Change for $100	38	8	41	13
Change for $30	44	3	48	6
Leave only after 10:00 p.m.	22	24	28	26
Take one hour longer due to stop over	29	17	36	18
Book this flight:				
45 days in advance	14	32	14	40
21 days in advance	21	25	24	30
14 days in advance	29	17	33	21
7 days in advance	37	9	44	10
Stay away on this trip:				
at least 6 nights	30	16	41	13
until at least the first Sunday	32	15	43	10
at least 3 nights	37	9	48	6
at least 2 nights	41	6	50	3
Book both departure and return flight	36	10	42	12

Note: All percentages based on 1 083 passengers travelling on the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products.

Source: CTC Canadian Air Passenger Survey, August, 1982.

Table 1.7

PRODUCT CHARACTERISTICS AND SELECTED SURVEY RESULTS FOR RECENT LOW-PRICED AIR FARES

Product	Discount Off Y Fare During Survey Period	Advanced Booking	Min/Max Stay	Change Penalty	Cancel Penalty	Other	Stim/Div[3]	% Travelling for Business Reasons	Average Pre-booking	Average Nights Away
Skybus/Skydeal One Way/One Day Skyseaver	28-42%[1]	none	none	$30	no refund	- no meals - 1 piece of luggage	54/46	27	25 days	10 nights
Weekend Seat Sale	56-77%[2]	21 days	at least 1st Sunday for traffic commencing on a Friday or Saturday; at least 1st Saturday for traffic commencing on Sunday	$30	no refund	- outbound travel can only occur between 21:00 hrs Fridays and 21:01 hrs Sunday	93/7	5	68 days	13 nights
B-767	62-68%	14 days	at least 1st Saturday overnight/30 days	no changes allowed	no refund	- no meals - luggage additional at $5 each	85/15	13	31 days	8 nights
ABC (Wardair)	41-45%	14 days except for 1/3 of capacity and flights departing between 22:00 and 05:00	at least 1st Saturday overnight	$20	10%	-	85/15	11	26 days	16 nights
ABC (PWA)	46-55%			$20	10%	-	90/10	5	33 days	16 nights

[1] Except Calgary-Victoria route which was discounted by 61%.
[2] Except Moncton-Ottawa route which was discounted by 46% and the Ottawa-Halifax route which was discounted by 50%.
[3] Stimulation/Diversion from regular Economy fare level only.

on the comparative stimulation/diversion ratios as well as the number of business travellers able to use these new air fares are quite evident. It is also noted that in each case a "built-in" advance booking phenomena appears to take effect, with the average market prebooking period exceeding the carrier-established advance booking requirements.

The interpretation of these recent surveys is interesting in light of the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver results which indicates that at a given price level a proportionate number of diverted and stimulated passengers may be excluded from the market. The two recent air fares, however, represent products defined by higher fences and higher discounts. The results suggest that the price-sensitive traveller (i.e., the stimulated passenger) may, notwithstanding stricter fences, be enticed in greater numbers* into the marketplace by a greater discount. The same is not true for the diverted passenger with the stronger requirement for on-demand services.

On the basis of this limited information, there appears therefore to be a trade-off between low fences and relatively moderate price discounts (i.e., a product which would then be characterized more by the diversion of passengers who would otherwise be willing to pay more for their travel, than by the stimulation of new passengers) and higher fences and higher discounts (i.e., a product characterized by relatively little diversion of on-demand passengers and more by the stimulation of new passengers to the market).

Generally summarizing the results of the several surveys, the following observations may be made:

a) Compared to earlier more highly fenced low-fare products, the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver products were characterized relatively more by traffic diversion and less by traffic stimulation.

b) Compared to trip-related fences, amenity-related fences are not as effective in minimizing the sum of divertible full-fare demand and fenced out low-fare demand.

c) The fact that many passengers were unaware of the amenity-related fences attached to their products suggests that such fences were not well understood, and for that reason perhaps, not particularly effective in segmenting the travel market.

---

* It is postulated that some of these travellers would have rejected the higher fence at the Skybus price levels.

d) At the given price level, the incremental addition of a fence to the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver product affected proportionately the volume of traffic diversion and traffic stimulation.

e) Two recent surveys suggest that the stimulated passenger (i.e., price sensitive) may, notwithstanding stricter fences, be enticed in greater numbers into the marketplace by a greater price discount. The same is not true for the diverted passenger with the stronger requirement for on-demand service.

The last conclusion (e) suggests a price/service level trade off for low priced products; that is, a trade-off between products with minimal fences and relatively moderate discounts (characterized by lower stimulation/diversion ratios) and products with stricter fences and relatively higher price discounts (characterized by higher stimulation/diversion ratios).

Chapter 4

PRICING AND OPERATING PERFORMANCE

Having examined the manner in which the domestic market has developed since the introduction of low-priced air fares, certain issues relating to pricing and carrier operating performance will now be considered. The first two sections of this chapter review a number of issues from the consumer's perspective beginning with how has the price of air travel changed and how do prices in Canada compare with those in the United States? The third section reviews a number of issues from the supplier's perspective considering, among other things, how carrier yields have been affected and how the carriers' financial results have fared. In the final section, a preliminary effort to understand the interrelationship between product mix (full and low fare) and carrier economics is presented.

4.1 Trends in Domestic Fares

In this section, price trends are analyzed for both low-fare and full-fare products available in the domestic marketplace. The intention of the analysis is to address two issues which have been raised frequently over the course of the experiment with low-priced air fares. The first relates to the extent that domestic low-priced air fares have lowered the real price of air travel to discretionary air travellers. The second issue is the complement of the first: to what extent has the non-discretionary traveller been required to pay more than otherwise may have been the case to offset yield reductions which have accompanied the introduction of low-priced air fares?

Although the analysis covers at least the last five years, the main focus will be on the results since the last assessment of these issues in 1980.

Figures 4.1 and 4.2 illustrate respectively, the level of price for domestic low-fare and full-fare products by length of haul for 1977, 1980 and 1982. The prices are representative of the lowest fare available on the medium and larger volume Canadian city pairs, defined, in this case, by traffic volumes in excess of 100 000 passengers per year in 1977.

As presented in Figure 4.1, the lowest available fare in real terms fell between 1977 and 1980 and then rose in 1982 to a level above that in 1980 but below that in 1977. In comparison, and as illustrated in Figure 4.2, regular Economy fares fell between 1977 and 1980 but rose above 1977 levels in 1982. The comparative movement in the real price for low-fare and full-fare products is indicative of quite recent changes in pricing moves which have seen both full-fare and low-fare prices

Figure 4.1

A COMPARISON OF LOWEST AVAILABLE AIR FARES WITHIN CANADA
1977, 1980, 1982
(CONSTANT 1977 CANADIAN DOLLARS, JULY FARES)

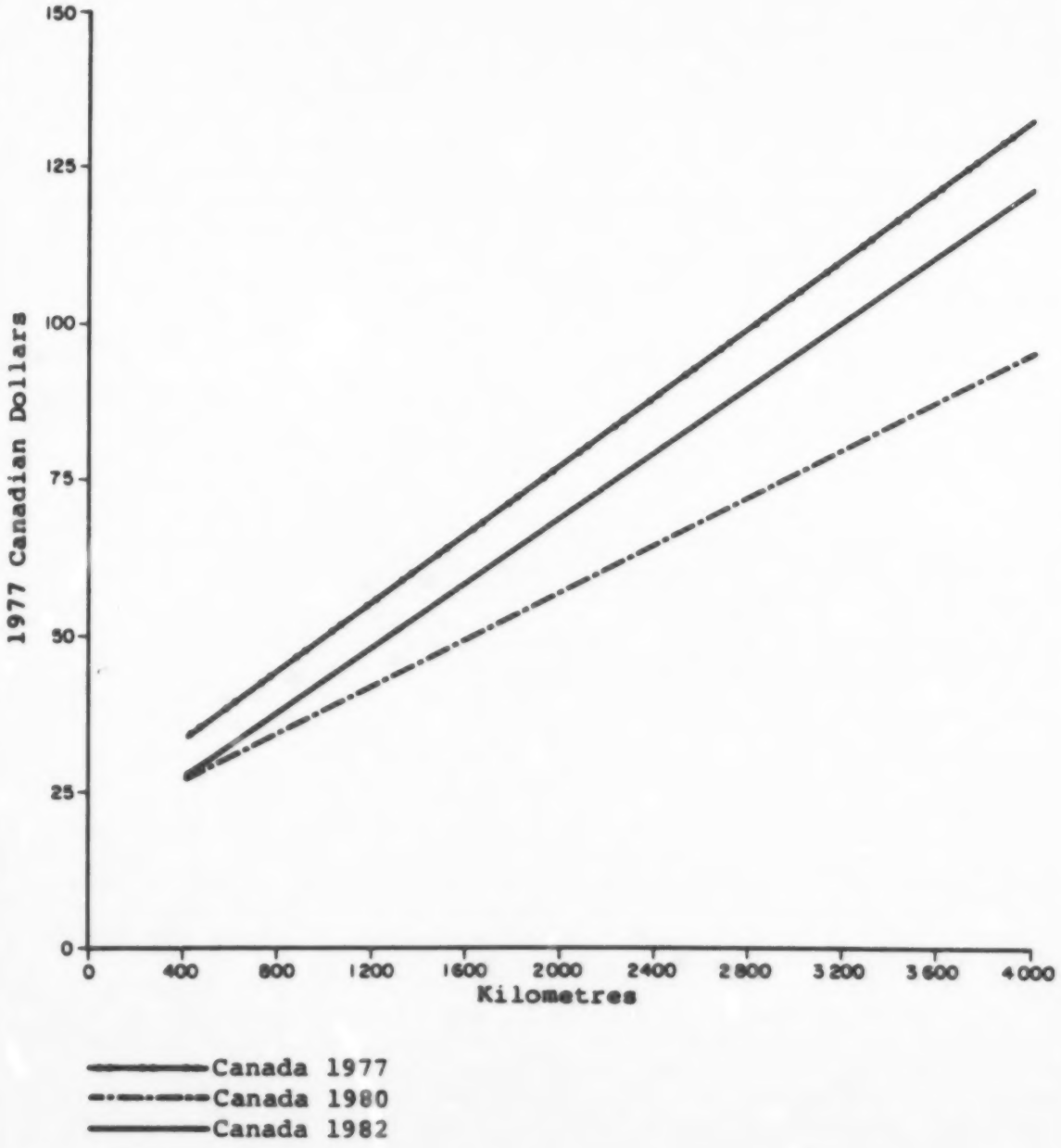
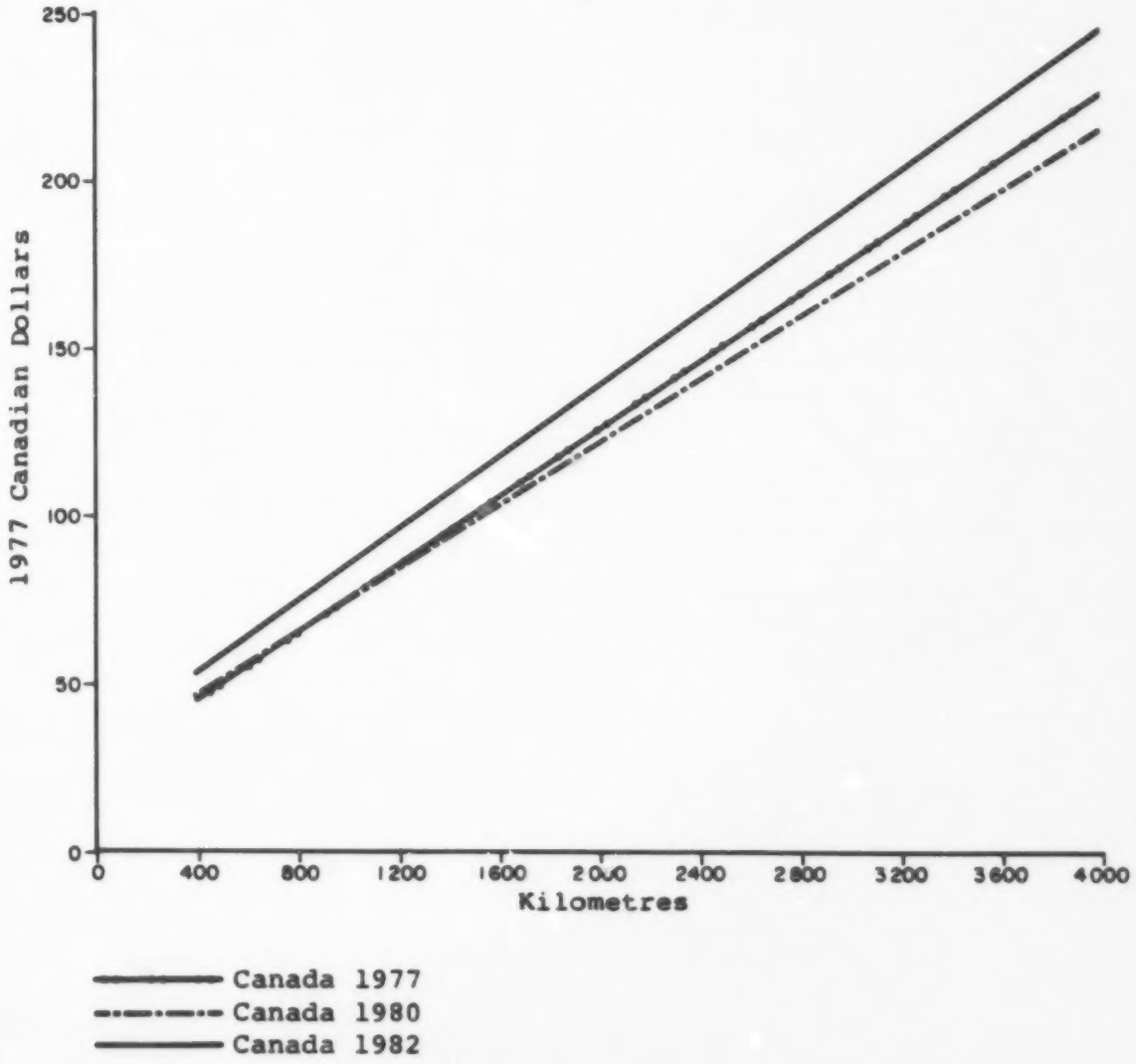


Figure 4.2

A COMPARISON OF REGULAR ECONOMY FARES WITHIN CANADA
1977, 1980, 1982
(CONSTANT 1977 CANADIAN DOLLARS, JULY FARES)



increase faster than the rate of inflation, but with low fares rising relatively less (11% real change in price on average across all routes, 1982/1980) than full fares (16% real change on average, 1982/1980) through the provision of increasingly larger discounts from the full fares. Typically, the larger reductions were to be found on the longer haul, higher density routes, a reflection, perhaps, of the various economies of airline operations which relate to length of haul, density of market and aircraft size.*

This movement in real Economy fares is, of course, part of a much longer trend. As Table 4.1** illustrates, the Economy fare declined in real terms throughout the early seventies in the longer-haul markets (over 1 200 km) and then remained fairly stable throughout the mid-seventies although with an identifiable peak in 1977. In the subsequent two years, the real price fell and then started to increase in 1980*** surpassing 1977 levels in 1981. Although it is clear that full fares have risen faster than low fares in recent years, and indeed must now be contributing more to the common costs**** of peak operation, it is difficult from this information alone, and without the benefit of detailed costing analyses, to conclude that full fares would have been any lower in the absence of low fares. In this connection, it is pointed out that on the longest-haul routes, where the greatest volume of low-priced air fares are to be found, the price of full-fare travel has increased less than on shorter-haul routes and, in fact, the price of full-fare travel on the longest haul routes continues to be less than the real 1970 price.

In conclusion, this analysis indicates that for Canada, both regular Economy fares and low-priced air fares declined in real terms between 1977 and 1980 in the larger volume markets. However, the 1980-1982 experience differed inasmuch as both fare

---

* D.B. Laprade, The Basic Economics of Air Carrier Operations, Report No. 40-81-04. Ottawa/Hull: Canadian Transport Commission, October, 1981.

** The Regular Fare Index in Table 4.1 was constructed with the use of Air Canada's fare formula. For the years in question, the formula was applied to the distance in the table, then the resulting fares were converted to 1970 constant dollars with a CPI deflator.

*** In 1980, there was an increase in the price of fuel comparable to that experienced in 1973.

**** In this instance, common costs of operation are defined as those costs not directly traceable to the carriage of full-fare or low-fare traffic but which vary with the total volume of combined carriage.

Table 4.1

REGULAR FARE INDEX (JULY FARES) - 1970 DOLLARS

	Full Fare					
Year	300 km	600 km	1 200 km	2 400 km	4 000 km	6 000 km
1970	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1971	108.4	105.7	103.6	102.3	101.6	101.3
1972	103.5	100.9	98.9	97.6	97.0	96.7
1973	102.6	98.1	94.5	89.3	81.9	78.0
1974	109.9	104.1	97.9	91.8	86.7	84.0
1975	116.3	105.3	96.6	90.8	85.9	83.2
1976	122.2	109.0	98.6	91.8	86.3	83.4
1977	126.4	112.9	102.2	95.1	89.4	86.3
1978	121.9	108.3	97.6	90.6	87.3	85.6
1979	117.3	104.2	93.9	87.0	83.9	82.2
1980	131.2	114.0	100.5	91.5	87.4	85.1
1981	135.6	118.7	105.3	96.5	92.4	90.3
1982	146.5	127.7	112.9	103.1	98.6	96.2
Change 1970-1982 (%)						
	+46.5	+27.7	+12.9	+3.1	-1.4	-3.8

Source: Tariffs filed with the Air Transport Committee.

classes were higher in 1982 than in 1980, the low-priced fares, because of higher discounting during the peak were somewhat above 1980 levels but still below 1977 levels while the regular Economy fares exceeded both 1977 and 1980 levels. At the same time it is noted that the regular Economy fare, in real terms, was still below the 1970 level on the longest haul routes.

4.2 A Comparison of Canadian and U.S. Domestic Air Fares

One of the issues most frequently subject to analysis and debate concerns the respective levels of low-priced air fares in Canada and the United States. Certain commentators have argued, for example, that air fares in the United States, under deregulation, are vastly less expensive than those in Canada. Others have argued that the Canadian experiment with low-priced air fares has brought into the domestic marketplace fares as low or lower than those available in the United States.

In addressing this issue, it is necessary to acknowledge that air fare comparisons, whether over time, between regions, or both, must be carried out with due care so as to assure a valid comparison. In this connection, it is appropriate to identify the following issues:

a) that the costs of airline operation, vary with the length of haul of the route and the size of the aircraft employed which, in turn, is some function of market structure;*

b) that there has been a proliferation of discount fare types with discounts varying depending on the city pair served and the time of year;

---

* D.B. Laprade, The Basic Economics of Air Carrier Operations, Report No. 40-81-04. Ottawa/Hull: Canadian Transport Commission, October, 1981. This paper confirmed the existence of economies with respect to distance and aircraft size and discussed their effect on the efficiency of air carrier operations. One particular case of such economies, termed the economies of market density, occurs in high density, long-haul markets where, in the absence of competition in terms of frequency of service, a carrier may efficiently operate wide-body equipment thereby incurring relatively low unit costs.

Note is also made that relatively low unit costs may, as the experience of certain low cost American air carriers (such as People Express) shows, result, in part, from exceptionally low capital costs which are the consequence of purchases of inexpensive used aircraft as well as from the use of non-unionized labour. As well, specialized operations, such as those of an all charter operator, may also result in low unit costs.

c) that certain fare types have only a limited availability being restricted, for example, by the number of seats made available; and

d) that some adjustment is required to account for inflation over time and exchange rates between the two countries.

In this analysis, the same medium and high-volume Canadian city pairs employed for the analysis of domestic trends was used for the Canadian/American comparison of lowest available fare. The Canadian city pairs were chosen from a ranking based on 1977 coupon origin/destination traffic. The U.S. city pairs were also selected on the basis of 1977 coupon O/D traffic and were matched with the selected Canadian city pairs with respect to distance and volume. For each of the Canadian markets* and for the comparable American markets (two such markets were identified for each Canadian market), Appendix E.1 identifies relevant market size and fare information. These same city pairs have been previously analyzed within the context of previous studies such as: The Low-Priced Air Fare Review: A Three Year Perspective; Report No. 1982/02 Ottawa/Hull: Canadian Transport Commission. March, 1982; and, Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry; Ottawa: Transport Canada (Air), February, 1981.

As is apparent from the list of the 30 largest Canadian and 50 largest U.S. city pair coupon O/D markets (Appendix E.2), the comparison of Canadian-U.S. city pairs has, given the volume and distance selection criteria, not attempted to relate Canadian city pair markets to the likes of the New York-Los Angeles market whose characteristics are not within the defined parameters for comparability. Further to this, note is made that with respect to the analysis in this section, of the American markets within the comparison, only 11 were among the 50 largest U.S. markets in 1977.

The Official Airlines Guide and The ATPCO Passenger Set, Part I** were used to determine the air fares for the periods under consideration. In this analysis, the lowest fare

---

* Of the 30 largest Canadian city pairs, 29 were analyzed. Victoria-Vancouver was dropped from the analysis because comparable American markets, defined by distance and density criteria, could not be found.

** While the ATPCO Passenger Tariff Set was chosen as the most detailed source for tariff information in 1982, it is recognized that not all airlines list fares with the Airline Tariff Publishing Company, most notably, People Express and Southwest in the United States and Wardair in Canada.

in the market irrespective of its availability was selected since it proved to be impossible to design a consistent rule for eliminating available though highly restricted fares. Furthermore, given the large nature of the markets, it was found that in almost all cases the fares selected by this rule were fairly widely available during the period.

Regression analysis was used to estimate a linear fare-distance relationship. Fare was the dependent variable and distance the independent variable. The fare-distance lines were all expressed in constant 1977 Canadian dollars.

Real American fares were converted into Canadian fares by a linear transformation calculated by multiplying the American fare by the Canadian-American exchange rate and then multiplying by a figure providing a comparison of equivalent buying power between Canada and the United States among the top 40% of the population in terms of income earned. It was assumed that the majority of air travel would be from this income group. The figure for the comparison of equivalent buying power was derived from the ratio of the per capita consumption of the top 40% of the income distribution in Canada to the per capita consumption of the top 40% of the income distribution in the United States. As the buying power in this income category has been greater in the United States than in Canada, the effect of this adjustment has been to make an otherwise comparable American fare appear less expensive.

Figure 4.3 illustrates the trends for the lowest available fares in Canada and the United States for 1980 and 1982. In 1977, prior to the commencement of the experiment with low-priced air fares in Canada and prior to deregulation in the United States, low-priced air fares were at a broadly similar level. By 1980, fares had fallen in real terms, but Canadian fares had fallen relatively more than American fares. In 1982, Canadian fares had risen over 1980 levels but continued to be lower than American fares. On the shorter-haul routes, American fares rose relatively faster than Canadian ones and the spread between the fares widened. On the longer-haul routes, the differences in fares narrowed.

Figure 4.4 compares full fares in Canada and the United States. In 1980, regular fares were at a similar level. By 1982, full fares in both countries had increased in real terms and the relative positions of the fare lines had changed. American full fares had become relatively less expensive on long-haul routes than Canadian fares and relatively more expensive on short-haul routes. This finding must be qualified to the extent that it is somewhat difficult to obtain an exact definition of a U.S. Economy fare inasmuch as in the United States a much greater range of "regular" fares exists depending on the market.

Figure 4.3

A COMPARISON OF CANADIAN AND AMERICAN LOWEST AVAILABLE AIR FARES
1980 AND 1982
(CONSTANT 1977 CANADIAN DOLLARS, JULY FARES)

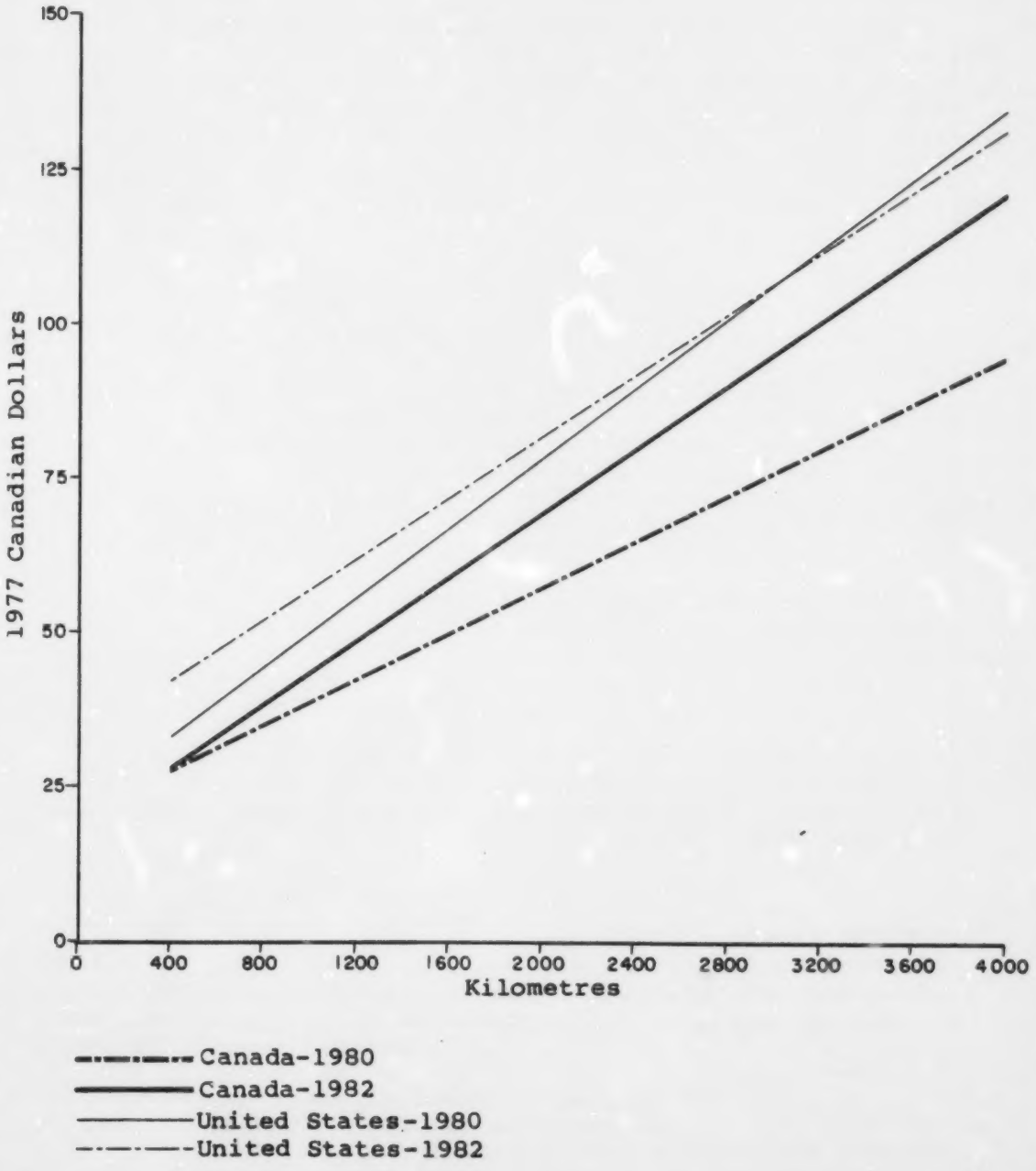
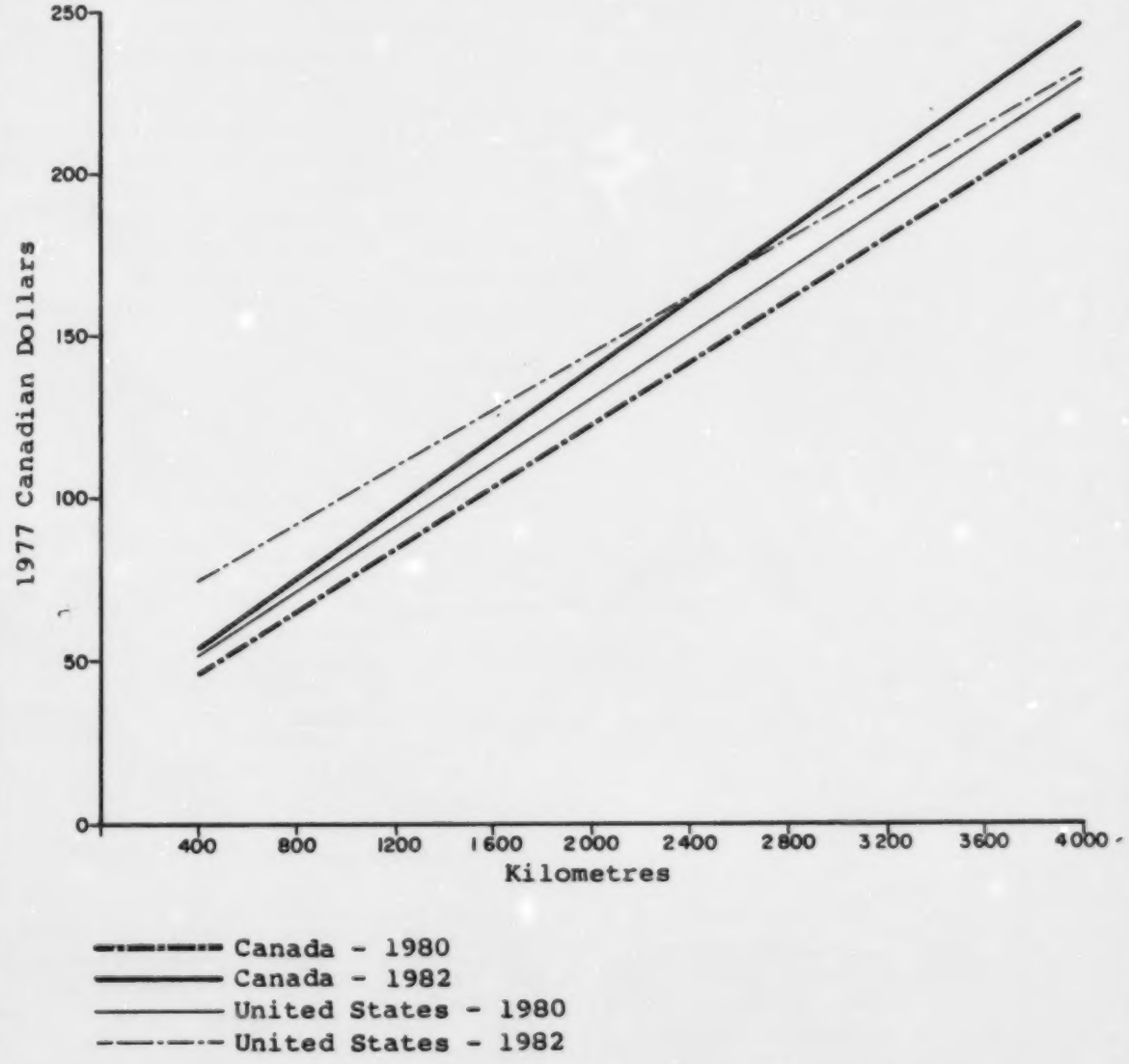


Figure 4.4

A COMPARISON OF CANADIAN AND AMERICAN REGULAR ECONOMY FARES
1980 AND 1982
(CONSTANT 1977 CANADIAN DOLLARS, JULY FARES)



Given the strong relationship between the lowest available fare and the Economy fare in Canada, it is apparent that Canadian travellers might expect a similar discount regardless of the density of the market within which they are travelling; inasmuch as this relationship is not evident between these fare types in the United States, it would seem that, on the whole, Canadian are more equitably treated than American air travellers.

A comparison of Canadian domestic and Canada-U.S. transborder air fares for 1980 and 1982 was also undertaken for various city pairs of similar distance (see Appendix E.3). While the return regular fare and the return lowest available fare were roughly equivalent in both years for the city pairs compared, it should be noted that transborder air fares have increased more than domestic fares in this period such that by 1982, Canadian domestic fares were generally somewhat lower than transborder fares.

4.3 Yields, Revenues and Profitability

The recent increase in real fares as documented in the preceding sections will, all other things being equal, lead to an increase in yields (revenue per revenue passenger-kilometre). As passenger yields rise, it is expected assuming demand is price elastic that total traffic carriage will fall.* If the increase in yield is not sufficient to offset the decline in traffic then overall revenues will fall. If revenues fall, cost changes may lag behind the revenue changes and firm profitability may be affected.

This section will review the performance of the Canadian mainline carriers in terms of yields, revenues and revenue/expense ratios.** Once again, although a five-year perspective is provided, attention will be focused on the results of the last two years.

Table 4.2 shows the change in real yields between 1977 and 1982. Domestic yields for the mainline carriers declined through 1978-80 and then began to rise in 1981. Although the upward trend continued into 1982, the real yield in that year was still below that in 1977.

---

* Of course, price alone does not explain the overall demand function for airline passenger traffic. Other factors such as the population and gross national product may also be part of the overall demand function.

** Since this analysis is based in part on the analysis of confidential financial reports submitted by the carriers to the Air Transport Committee, the statistical information presented in this section is in the form of indices or percentages.

Table 4.2

TRENDS IN YIELDS
PER REVENUE PASSENGER-KILOMETRE

Air Canada and CP Air Domestic System

	Index of Actual Yield (constant $'s)*
1977	100.0
1978	94.5
1979	84.2
1980	83.6
1981	91.3
1982	92.6

* GNE Deflator: 1977 = 100.

Table 4.3 identifies the year-over-year changes in yields, traffic and revenues. In the years 1978-80, when yields were falling, both traffic carried and revenues were increasing. As Table 4.4 indicates, not only did revenues increase during the first years of the low-priced air fare experiment, but they increased sufficiently to cover additional costs. In fact, the revenue/expense ratio for the mainline carriers improved in the period 1978-1980.

Both traffic and revenue fell in 1982 after two years of consecutive increases in the average yield. Inasmuch as costs did not fall by an equivalent amount, the revenue/expense ratios of the carriers deteriorated.

In light of the preceding, it is informative to consider certain of the 1982 yield and revenue results in the context of the trends in product pricing and market development. It has been shown: i) that the carriage of low-priced traffic by the mainline carriers is up over that carried in both 1980 and 1977 and ii) that the real price of the lowest available fare in the marketplace is higher than that in 1980. Given the economic relationship which varies price and output demanded in opposite directions, can any interpretation be placed on these findings?

Table 4.3

REVENUE IMPACTS OF LOW FARES

Percent Change Over Previous Year

	Yield*	Traffic	Revenues*
77/76	+6.3	+0.8	+7.1
78/77	-5.5	+8.0	+2.1
79/78	-10.9	+18.9	+5.9
80/79	-.6	+7.9	+7.2
81/80	+9.2	+.4	+9.6
82/81	+1.3	-10.1	-9.0

* GNE Deflator: 1977 = 100.

Table 4.4

TRENDS IN REVENUE/EXPENSE RATIOS

(Air Canada and CP Air Domestic System)

	Revenue/Expense Ratio Annual Index*
1977	100.0
1978	101.9
1979	101.1
1980	100.9
1981	97.4
1982	91.3

* GNE Deflator: 1977 = 100.

Source: Confidential financial statements filed with the Air Transport Committee.

The apparent paradox between higher real prices on the one hand and the greater volume of low-priced carriage on the other, is possibly explained by the nature of the low-priced competition in 1982. In that year, there were no Seat Sale promotions, the fare type typically associated with the deepest price discounts. Instead it was the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver fare which was the major product initiative at the low-priced end of the market. The product itself, and certainly the nature of the competition engendered, was rather less price competitive (i.e., 40% discounts in major markets during the peak, larger discounts in the off-peak) and rather more fence or service level competitive (i.e., no advance purchase, no minimum stays, no return requirements).

In an environment characterized relatively more by service competition than by price competition, it is entirely possible: i) that the overall travel market did not expand because new travellers were not enticed into the market by lower prices; ii) that yields were on average higher because, although there was a greater volume of low-priced carriage in 1982, it was carried on average at higher real prices and, iii) that traffic diversion from higher fare categories was a major industry problem because the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver product was essentially an on-demand product being only loosely restricted and very attractive to regular travellers.

Further to this, although many factors may have contributed to the deterioration in the operating performance of the mainline carriers, doubtlessly the excess capacity and reduced load factors (detailed in Chapters 2 and 3) obviously also had an impact on the final results.

4.4 Product Mix and the Economics of Air Carrier Operations

In recent years, the carriage of low-priced traffic on scheduled air services has increased dramatically. While at the public hearing on Domestic ABC's in 1977, an important issue was whether four seats minimum per flight was a sufficient offering at the low-priced end of the market; at the Skybus hearings, in mid-1982, the question was whether over 50% of capacity available for low-priced carriage on scheduled air carriers was perhaps too expansive an offering at that end of the market.

As the attention of the scheduled carrier to the low-priced segment of the market has clearly increased, so too has the economic rationale for the provision of the services changed. Surplus seat management -- the sale of seats which, since surplus to the requirements of the full-fare passenger, would otherwise remain unsold -- has been supplanted by the notion of B-Class capacity -- the provision of capacity on scheduled flights dedicated to the carriage of low-priced

traffic at charter equivalent load factors. In this connection, there is some question as to whether the movement from the surplus to the B-Class seat concept, and the greater carriage of low-priced traffic by the scheduled carriers, has necessarily resulted in the poorer operating performance of the mainline carriers in recent years.

This section assesses the impact of product mix on the carriers' operating performance. Note the analysis is preliminary and as such, is subject to refinement as further work is completed.

Within this context, Section 4.4.1 describes the market structure and the associated revenues in conjunction with changes in fences; Section 4.4.2 considers aspects of cost variability with changes in the market structure and the level of demand; and finally, Section 4.4.3 summarizes airlines' operating profitability in relation to fences, product mix and total demand.

4.4.1 Fences, Product Demand and Revenue

Traffic carried between Toronto and Vancouver by the mainline carriers in the third quarter of 1982 may be divided into three categories:

a) full fare traffic;
b) low-priced traffic carried at a 40% discount; and
c) low-priced traffic carried at a 50% discount.

Included within the products discounted at 40% off full-fare price were two principal fare types: the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver product which had no effective advance booking nor minimum stay requirement, and the Deep Discount product which was constrained by a 14-day advance purchase period and the requirement to stay away until the first Sunday.

An analysis of the possible variation in the demand for these two products discounted at 40% was prepared using information from the August, 1982 Skybus survey regarding passenger sensitivities to changes in fence levels. In particular, it is suggested by the survey that at a given price level the incremental addition of a fence to a product will affect carriage in three ways:

1) a proportion of the passengers will be able and willing to meet the new fence and will continue to travel on the fare;

2) a proportion of the passengers will not be able and/or not willing to meet the new fence but willing to pay more money to avoid the fence. These passengers will continue to travel but on a higher-priced fare; and

3) a proportion of the passengers will not be able and/or not willing to meet the new fence and not willing to pay more money so as to avoid the fence. These passengers will not travel.

Further to this, as the fence imposed on the Skybus/Skydeal, One Way/One Day Skysaver product strengthened from the minimally restricted to that constrained by a seven-day advance booking and a first Sunday minimum stay, 7.1 passengers (recall, that total passenger carriage is indexed to 100) would encounter difficulties in meeting the new fences. Of those 7.1 passengers, 4.6 would be willing to pay the Economy fare and thereby avoid the fence while the remaining 2.5 would not be willing to do so. Thus, in moving from fence position (1) to fence position (3) on Table 4.5, the size of the market for the 40% discount product would fall from 50.9 to 43.8 and the economy market would rise from 34.9 to 39.5. A similar but reverse logic is used for movements in the opposite direction as were affected by the Deep Discount product.

Figures 4.5 and 4.6 (Block A in both figures) provide a more standard two-dimensional description of the market structure and size in relation to the strength of fences.* The relationship between fences, product mix and revenue is portrayed in Figures 4.5 and 4.6 (Block B). As the fence is weakened, total passenger revenue would increase initially, but it would gradually level off once the share of economy passengers drops below 45% of the total demand. In Block C of the same figures, yield, measured in terms of revenue per seat-kilometre, is shown to decline as the carriage of the low-priced product increases.

4.4.2 Fences, Product Demand and Aircraft Operating Costs

According to the B-Class seat concept, a carrier will endeavour to carry full-fare traffic at a load factor which will enable this traffic a reasonable probability of obtaining a seat at the last minute (say 60%) and at the same time provide capacity at the low-priced end of the market at a charter equivalent load factor (say 90%). As the total market expands, for example, through the provision of a low-fare product with

---

* It is noted that within the graph there is a fixed component of low-fare traffic carried at a 50% discount and with a 45-day purchase and a seven-day minimum stay requirement.

Table 4.5

FENCES AND ASSOCIATED MARKET STRUCTURE

Fence Level	Fences: Advance Booking Requirement	Fences: Minimum Stay Requirement	Passenger Demand Index (Grand Total of Fence Level (1)=100.): Economy	Low-priced Product Discounted at 40%	Low-priced Product Discounted at 50%	Total Low-fare Products	Grand Total
(1)	1	0	34.9	50.9	14.2	65.1	100.0
(2)	7	3 nights	37.4	47.9	14.2	62.1	99.5
(3)	7	1st Sunday	39.5	43.8	14.2	58.0	97.5
(4)	7	6 nights	40.7	40.1	14.2	54.3	95.0
(5)	14	3 nights	39.6	40.1	14.2	54.3	93.9
(6)	14	1st Sunday	42.0	35.2	14.2	49.4	91.4
(7)	14	6 nights	42.4	35.2	14.2	49.4	91.8
(8)	21	3 nights	43.3	31.6	14.2	45.8	89.1
(9)	21	1st Sunday	45.0	28.5	14.2	42.7	87.7
(10)	21	6 nights	45.0	28.5	14.2	42.7	87.7
(11)	28	3 nights	45.8	24.7	14.2	38.9	84.7
(12)	28	1st Sunday	46.5	23.7	14.2	37.9	84.4
(13)	28	6 nights	47.7	21.8	14.2	36.0	83.7
(14)	35	3 nights	48.3	18.1	14.2	32.3	80.6
(15)	35	1st Sunday	48.9	17.1	14.2	31.3	80.2
(16)	35	6 nights	50.2	15.2	14.2	29.4	79.6
(17)	42	3 nights	50.8	11.5	14.2	25.7	76.5
(18)	42	1st Sunday	51.4	10.6	14.2	24.8	76.2
(19)	42	6 nights	52.7	8.6	14.2	22.8	75.5

Figure 4.5

PRODUCT MIX AND AIR CARRIER OPERATING PERFORMANCE: AIRCRAFT SIZE VARIES

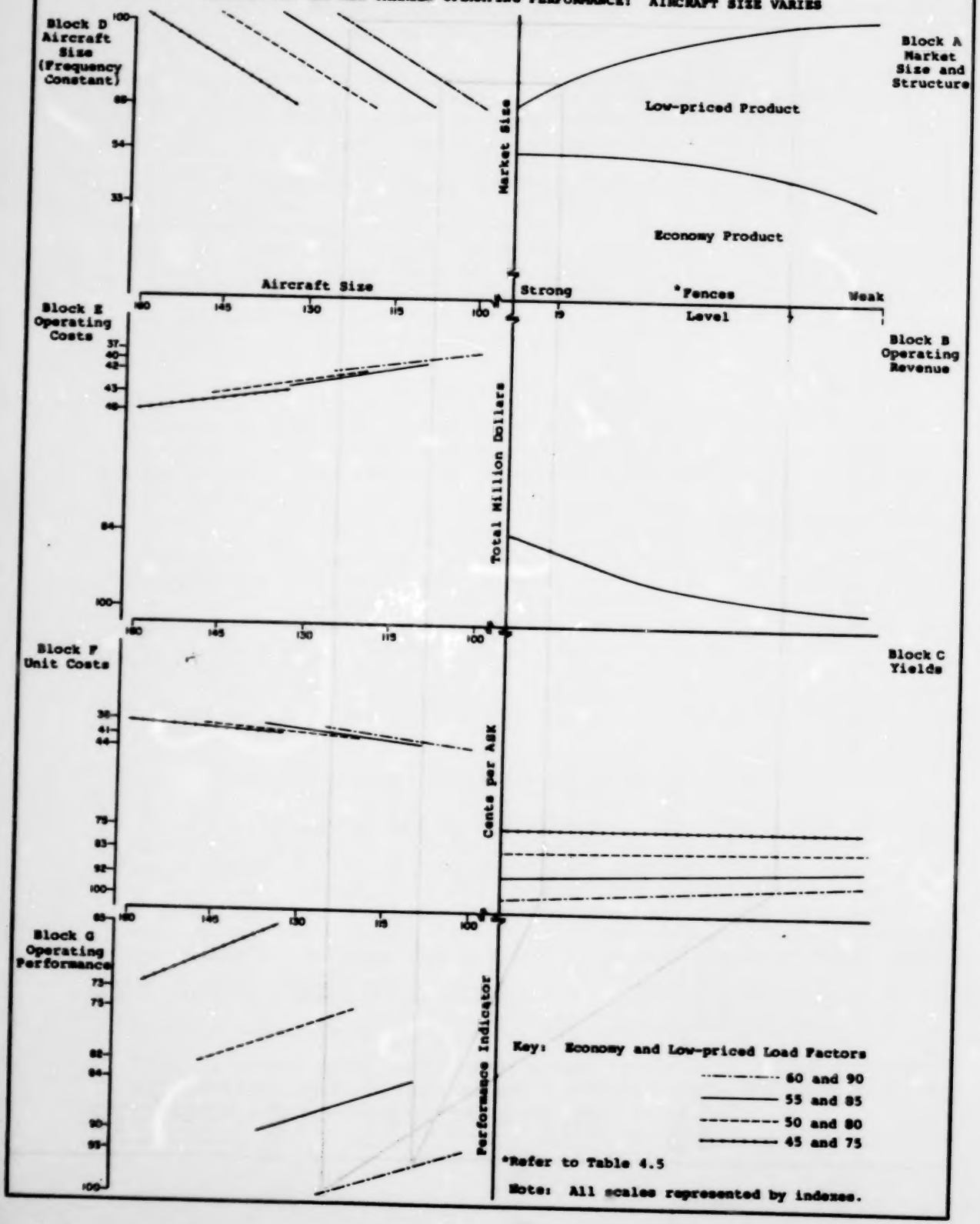
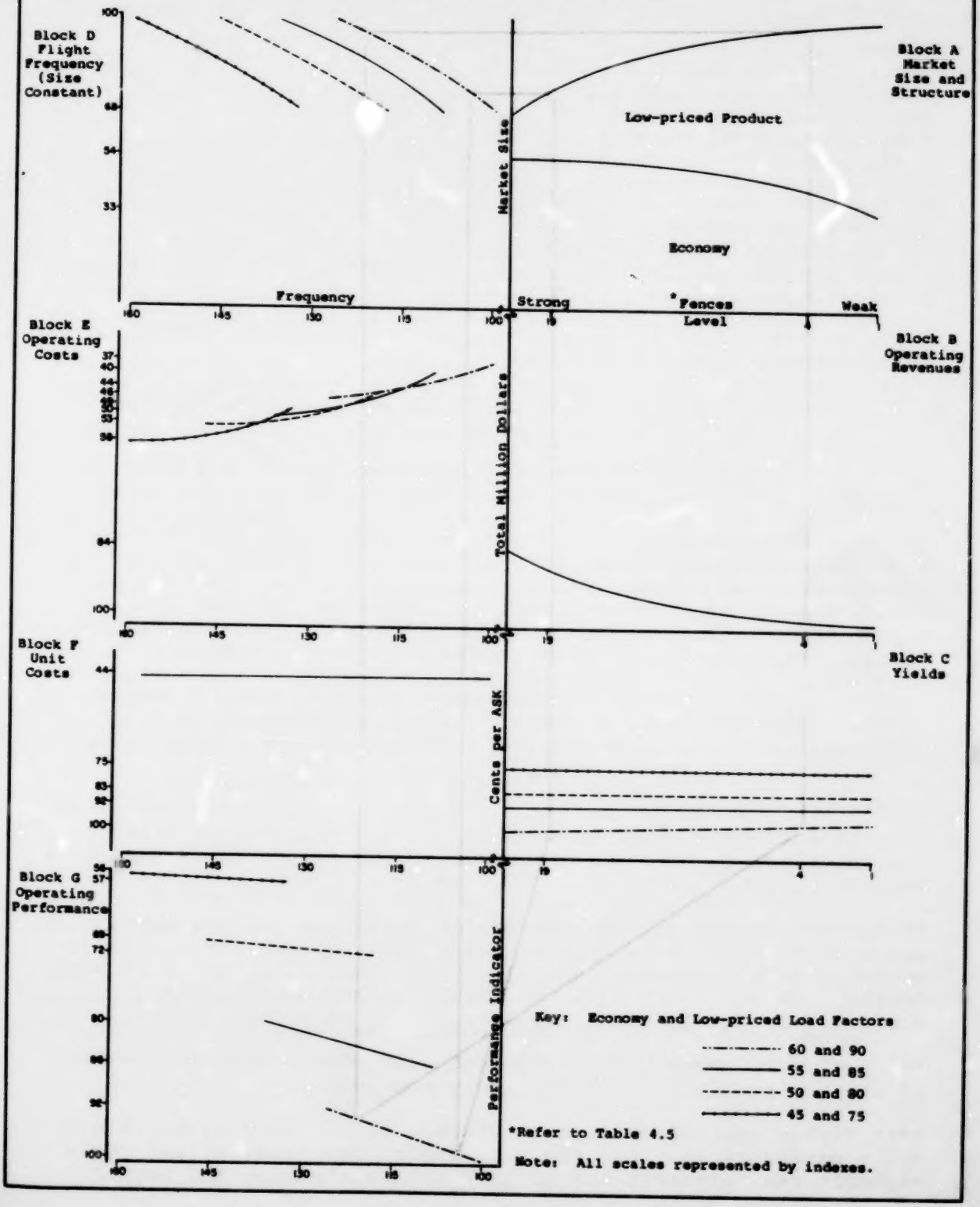


Figure 4.6

PRODUCT MIX AND AIR CARRIER
OPERATING PERFORMANCE: FREQUENCY VARIES



increasingly weak fences, the carrier will seek to adjust capacity to accommodate the greater demand.*'**

Thus, once the total market size and the relationship between products have been estimated it is assumed that the market will be served according to the load factor assumptions specified. That is to say, if only full-fare passengers are carried the service load factor is assumed to be 60% which means that the air carrier must provide 100 seats for every 60 passengers carried. If a mixture of products is carried, the full-fare traffic is carried at 60% load factor and the low fare at 90% load factor for a service load factor somewhere between the two. As low-fare traffic is carried at a higher load factor, the larger the proportion of this traffic carried the higher the service load factor to a maximum of 90%, that is, all passengers carried as low-fare passengers.

The requirement to expand capacity is then assumed to be met by one of two reactions:

a) the use of larger aircraft at the same frequency, or

b) the change to a more frequent service assuming the use of the same sized aircraft.***

Once the size of aircraft and frequencies of flights have been determined, the total aircraft operating costs associated with running the service may be calculated (see Figure 4.5, Block D, wherein aircraft size varies and Figure 4.6, Block D wherein frequency varies) by combining the flying operations and terminal costs at a given level of capacity.

Flying operation costs**** have been represented by a continuous cost function derived from the historic relationship

---

* It is this adjustment of capacity to meet new demand which distinguishes the B-Class seat concept from the surplus seat concept.

** Whether the demand for low-priced seats elicits the supply of seats or whether the supply of seats leads to the definition of products (and therefore demand) to fill them is a matter of some debate. In the short run, the latter situation may well dominate; in the long run, by definition, it is the former.

*** Obviously these are two extreme reactions, some combination of the two reactions is both likely and possible.

**** Flying operations costs include: flight crew salaries and cycle expenditures, fuel and oil, cabin crew salaries and cycle expenditures, aircraft and power plant maintenance and burden.

between aircraft size and the unit cost of operation. Terminal expenses* have been calculated on an aircraft-specific basis. Costs in both cases were inflated upward to reflect price changes between the accounting period and the estimation period.

Figure 4.5 Block E details the total aircraft operating costs and Block F the unit aircraft operating costs assuming, as per Block D, that the frequency is held constant and aircraft size varies. As the market size increases, in this case through the relaxation of fences, economies of aircraft operation may be effected through the use of larger aircraft. Over the range of outputs specified, unit operating costs may be cut by approximately 5%.

Figure 4.6 Block F shows the unit costs of operation assuming that the size of the aircraft is unchanged and that the frequency varies. Although because of the range of output specified in this example the costs of operation are shown not to vary, the frequency may increase by approximately 25%. This frequency increase represents an externality to the production of low-priced output -- a service increase, measured in terms of increasingly frequent flights -- for which the full-fare passenger does not have to pay extra.

In this analysis, frequencies of flights and size of aircraft were measured as continuous functions. A more realistic measurement is currently being developed where the size of aircraft will be expressed as a step function representing only a selection of appropriate sized aircraft. However, in recognition that aircraft are best represented as discrete units and not continuous functions, the analysis of costs and revenues has been replicated using a number of load factor assumptions. This is portrayed in Figures 4.5 and 4.6 and reminds one that changes in market size and market structure, and the production response to these changes, is more likely to lead to shifts in the cost function rather than movements along it.

As is particularly apparent in Figure 4.5, any cost advantage derived from expansion of the market by low-fare products and the operation of larger aircraft are very quickly eroded if the load factor assumptions are not met. In Figure 4.6, the inability to meet the load factor assumption implies a unit cost penalty to be traded-off against the benefit of a more frequent service.

---

* Terminal costs include: landing and navigation fees, general terminal charges, ground equipment and facility maintenance.

Among the costs not included in the analysis of operating performance shown in Figures 4.5 and 4.6 are passenger-related expenditures, administrative expenditures and capital expenditures. In respect of the first two categories of expenditures, some preliminary testing of the sensitivity of the operating cost curve to alternate assumptions in the allocation of common passenger-related costs and administrative overheads has been undertaken. Having identified certain costs as directly variable with output, e.g., food supply, passenger insurance and passenger commission, these costs could be estimated once the volume and mix of demand were modelled. The remaining passenger-related costs and overheads which account for 25% of total expenses were considered common costs of operation e.g., airport passenger service, city ticketing, advertising and administration. It was found that if these common costs had a fixed/variable ratio of 50/50 then the shapes of the cost functions would be unaffected. If the variable proportions were less than the 50%, the cost advantage of producing greater revenue output was augmented; if variable proportions were greater than 50%, then the cost advantage was reduced.

At this time, no statement with respect to capital-related issues is possible although these will be addressed in a subsequent paper. Note is made that the capital-related expenditures comprising of depreciation, aircraft insurance and interest expense account for approximately 15% of total expenses.

4.4.3 Operating Performance

Having established the unit costs at various levels of market demand, the impact of product mix may be assessed using a performance parameter defined as follows:

$$\text{Performance Parameter} = \frac{\text{Operating Revenues} - \text{Operating Expenses}}{\text{Operating Expenses}}$$

As is evident in Figures 4.5 and 4.6 Block G, expanding the carriage of low-priced traffic may:

a) allow the carrier to move downward on its cost curve by using larger aircraft. In the case under study, the decline in average yields was offset by a greater decrease in unit costs and as a consequence the operating performance improved; and

b) allow the carrier to provide a more frequent level of service -- an external benefit to the full-fare passenger brought about by the expanded carriage of low-priced travellers. Since the decline in

average yields was not matched by a similar decline in unit costs, the operating performance deteriorated in the case under study.

As is perhaps most evident in the first case (since the benefits and disbenefits are measured in terms of operating expenses), any advantage to market expansion at the low-priced end of the market is very quickly eroded if the avaiable seats are not well matched to demand.

In conclusion, it bears repeating that this work is of a preliminary nature. Certain avenues of additional work, however, have been identified, for example:

a) The use of step functions rather than continuous functions along which changes in aircraft size and frequency may be made;

b) Variations in market demand with simultaneous changes in fences and prices of low-fare products;

c) Some reconciliation of the issues in the treatment of passenger-related expenditures, administrative expense and capital expenditures; and

d) Some consideration of competitive issues, as for example when low-priced air fares are used as marketing tools or where situations of differential excess capacity exist among carriers.

APPENDICES

Appendix A

DETAILED CHRONOLOGY OF EVENTS

The following is a detailed chronology of events prior to and during the evolution of domestic low-priced air fares:

a) February 1, 1977 - The advance purchase CCC fares on Air Canada and CP Air flights replacing the 10-30 day Excursion fare first became available.

b) September 12, 1977 - Air Transport Committee began public hearings on domestic ABC's.

c) October 1, 1977 - Advance purchase requirement on CCC fare was reduced from 60 days to 45 days.

d) December 6, 1977 - Decision No. 5369 of the Air Transport Committee approved 50 domestic ABC's with rights of first refusal to Air Canada and CP Air.

e) January 19, 1978 - Order in Council P.C. 1978-168 expanded the scope of domestic ABC's -- a larger number of ABC's to be approved and all carriers with Class 4 licences eligible to participate.

f) April 9, 1978 - Changes to CCC fare, the length of haul reduced from 1 127 to 644 kilometres.

g) April 29, 1978 - Advance purchase of domestic ABC's was reduced from 45 days to 30 days.

h) May 1, 1978 - CP Air's Courier Jet service which required no advance booking but required a minimum/maximum stay was introduced.

i) June 12, 1978 - Air Canada's Nighthawk service began with no advance booking but a minimum/maximum stay was required.

j) June 24, 1978 - First domestic ABC's were operated.

k) July 17, 1978 - Advance purchase requirement of CCC fare was reduced from 45 days to 30 days.

l) December 11, 1978 - Air Transport Committee held an open meeting to review domestic low-priced air fares.

m) March 5, 1979 - Air Transport Committee began public hearings on the application of Wardair for Class 4 charter commercial licence.

n) March 23, 1979 - The federal government removed all restrictions on CP Air's participation on transcontinental air routes, allowing the carrier to make available as many seats as it wished on cross-Canada service.

o) March 27, 1979 - First Seat Sale fare promotion was available on both Air Canada and CP Air. This fare had an advance booking and minimum/maximum stay requirement but offered deeper discounts than the CCC fare.

p) April 9, 1979 - Fare formula on CCC fare was revised to a three-fare formula for Off-Peak Midweek, Off-Peak Weekend and Peak Season travel.

q) June 1, 1979 - CP Air's Skybus service began with no advance booking or minimum/maximum stay requirement.

r) July 9, 1979 - Air Transport Committee held open meetings to review domestic and international charters.

s) August 16, 1979 - Decision No. 5904 of the Air Transport Committee approved a temporary Class 4 charter commercial licence for Wardair.

t) September 24, 1979 - Second Seat Sale fare promotion, available only on Air Canada, began with an easing of the prebooking and minimum stay requirements compared to the first Seat Sale, particularly for short-haul travel.

u) December 21, 1979 - Air Transport Committee issued new domestic ABC regulations in response to open meetings which were held. SOR/80/36 issued less restrictive regulations on advance booking period, length of stay, ticket purchase and allowed the purchase of "top-off" seats within a reduced prebooking period.

v) January 14, 1980 - Third Seat Sale fare promotion became available on Air Canada with an easing of advance purchase requirement for short-haul travel compared to previous seat sales.

w) February 12, 1980 - Order in Council P.C. 1980-519 further eased the restrictions on domestic ABC's including a greater number of "top-off" seats available without a prebooking period.

x) April 13, 1980 - Fourth Seat Sale fare promotion became available on both Air Canada and CP Air with the same restrictions as the third Seat Sale.

y) May 15, 1980 - Wardair began operating domestic ABC's.

z) June 1, 1980 - CP Air cancelled Courier Jet service and expanded Skybus service.

aa) September 15, 1980 - Fifth Seat Sale fare promotion became available on city pairs over 1 609 kilometres on both Air Canada and CP Air. "Deep Discount" or "Super" Seat Sale

fares were introduced on direct flights between specific city pairs with an early ticket purchase requirement.

bb) September 19, 1980 - Changes to CCC and Seat Sale fare were made - advance purchase reduced to 14 days and length of stay reduced to first Sunday following the date of departure matching the restrictions of domestic ABC's.

cc) October 26, 1980 - CP Air Skybus service began operating as a separate compartment on regularly scheduled flights on some Skybus city pairs.

dd) January 17, 1981 - Sixth Seat Sale fare promotion was available on Air Canada and CP Air.

ee) April 9, 1981 - Seventh Seat Sale fare promotion was available on Air Canada and CP Air.

ff) June 6, 1981 - New domestic Advance Purchase Excursion fares became available on all Air Canada and CP Air transcontinental city pairs, and Special Advance Excursion fare (Deep Discount fare) became available on specific Air Canada city pairs. These fares replaced the CCC, Seat Sale and Nighthawk fares and were generally more restrictive.

gg) February 1, 1982 - CP Air Skybus service previously offered on nine city pairs expanded to include the additional two city pairs of Vancouver to Edmonton and Calgary.

hh) March 19, 1982 - CP Air Skybus service expanded to include an additional 24 city pairs.

ii) April 24, 1982 - CP Air Skybus service expanded to include Saskatoon and Regina adding 12 more city pairs.

jj) June 2, 1982 - Air Canada introduced its One Way/One Day Skysaver Advance Purchase fare on all 47 CP Air Skybus fare competitive routes except Montréal to Ottawa, Montréal to Toronto and Ottawa to Toronto.

kk) June 19, 1982 - Super Skysaver Special 7-Class Excursion fare became effective on all routes served by Air Canada and CP Air.

ll) June 23, 1982 - CP Air introduced its Skydeal fare which includes meal service as an amenity in order to match the Air Canada One Way/One Day Skysaver Advance Purchase fare.

mm) July 19, 1982 - The Air Transport Committee held public hearings to discuss Deep Discount fares and governing conditions applicable to travel by air between points in Canada.

nn) August 19, 1982 - Decision No. 6869 of the Air Transport Committee adopted minimum conditions to be associated with Deep Discount air fares.

oo) September 18, 1982 - New CCC fares became available on Air Canada and CP Air. Air Canada introduced its Skysaver Round Trip fares to replace former Skysaver fares and CP Air introduced Skybus and Skydeal fares.

Appendix B

TERMS AND CONDITIONS OF DOMESTIC LOW-PRICED AIR FARES*

AIR CANADA AND CP AIR

A. 10-30 DAY EXCURSION FARE (REPLACED BY CCC FARE)

i	Advance Purchase	- not required
ii	Length of Stay	- 10 to 30 days
iii	Ticket Purchase	- same as Economy fare
iv	Availability	- valid from approximately mid-September to the end of May, except for a few peak travel days during holidays. Not valid Fridays and Sundays between 3:01 p.m. and 8:59 p.m.
		- Air Canada and CP Air on city pairs separated by greater than 1 127 kilometres.
v	Itinerary	- confirmed return reservation required. Stopovers permitted.
vi	Fare Formula	- 35% discount from the Return Economy fare in the winter of 1975/76, reduced to 30% off the Return Economy fare for the winter of 1976/77.

B. CHARTER CLASS CANADA FARE (CCC)

i	Advance Purchase	- 60 days at introduction of fare. Reduced to 45 days effective October 1, 1977. Reduced to 30 days effective July 17, 1978. Reduced to 14 days effective September 19, 1980.
ii	Length of Stay	- 10 to 30 days at introduction. Reduced to 7 to 30 days effective April 1, 1978. Changed on September 19, 1980 to first Sunday after departure.
iii	Ticket Purchase	- payment required within seven days of reservation.

* For Air Canada and CP Air, information is presented for 1977 through to 1982. For the Regionals, information is provided for 1981 and 1982 only.

iv Availability
- available year-round on all domestic city pairs over 1 127 kilometres served by Air Canada and CP Air. The minimum distance was reduced to 644 kilometres on April 1, 1978.
- capacity on any flight controlled by the carrier. Air Canada originally provided a minimum of four seats per flight. Increased to a minimum of 10 seats per flight.

v Itinerary
- a confirmed return reservation required. No stop-overs permitted. No voluntary changes allowed to the booking. Open Jaw fares first permitted effective September 25, 1977.

vi Fare Formula
- One-way Economy fare plus $31. Effective April 9, 1979, Air Canada introduced three fare levels for CCC: Basic Season Midweek, One-way Economy plus $11; Basic Season Weekend, One-way Economy plus $31; Peak Season, One-way Economy plus $51. The basic season is defined as January 16 through March 14, April 17 through May 31 and September 16 through December 14 of each year. The peak season is defined as December 15 of one year through January 15 of the following year, March 15 through April 16 and June 1 through September 15.
- cancellation fee of $20.

C. ADVANCE BOOKING CHARTERS (DOMESTIC)

i Advance Purchase
- 45 days at introduction. Reduced to 30 days on April 29, 1978. Reduced again to 14 days on December 21, 1979.

ii Length of Stay
- 7-day minimum stay. Changed on December 21, 1979 to the first Sunday after departure.

iii Ticket Purchase
- a non-refundable deposit of 10% of the retail price was required by prebooking deadline. As of August 30, 1978, the deposit was due 10 days after booking or by the prebooking deadline. The balance was required no later than 30 days prior to departure which was changed to 14 days on December 21, 1979.

iv Availability
- available only through a travel agent.
- no restriction as to when and where they can be offered.

v	Itinerary	- confirmed return reservation was required. No booking changes allowed after expiry of prebooking period. As of February 12, 1980 outbound and return bookings are changeable upon payment of a rebooking fee provided prebooking and minimum stay requirements are respected.
vi	Fare Formula	- base price is determined by the charter rate of the airline. The wholesaler adds a markup to the base price to obtain the retail price.
vii	"Top-off" Seats	- on December 21, 1979, from 10 to 21% of the seats in particular aircraft types were saleable with a 7-day prebooking period. On February 12, 1980 this was increased to 33 1/3% of saleable seats without any prebooking requirement. Payment required at the time of booking and a late booking charge is added.

D. AIR CANADA NIGHTHAWK

i	Advance Purchase	- not required
ii	Length of Stay	- 6 to 30 days
iii	Ticket Purchase	- if reservation is made 14 days or more before the departure date, the ticket must be paid for within 7 days of making the reservation; if the reservation is made more than 8 days but less than 14 days before departure, payment is required at least 7 days prior to departure; if reservation is made 7 days or less prior to departure, payment must be made at the time of making the reservation.
iv	Availability	- in 1978, Nighthawk flights were available in Canada on specific Air Canada flights that departed between 9:30 p.m. and 7:00 a.m. The flights were available from mid-June to mid-September on selected city pairs.
v	Itinerary	- return transportation only. Confirmed itinerary required. Open Jaw fares permitted.
vi	Fare Formula	- midweek fare is One-way Economy plus $1 (flights departing Monday through Thursday), the weekend fare is One-way Economy plus $21. In 1979, Air Canada increased the weekend fare to One-way Economy plus $31.
		- there is a $25 cancellation fee that will be waived if the ticket is upgraded.

E. CP AIR COURIER JET

i	Advance Purchase	-	not required
ii	Length of Stay	-	6 to 30 days
iii	Ticket Purchase	-	same as for Air Canada Nighthawk fare
iv	Availability	-	available on designated CP Air flights departing between 9:45 p.m. and 7:00 a.m. four times a week (Monday through Thursday) on a routing Toronto - Winnipeg - Calgary - Vancouver and vice versa. Effective April, 1980, one flight per week will be changed to a routing of Montréal - Toronto - Winnipeg - Calgary - Vancouver and vice versa. The Courier Jet fare was available year-round. Courier Jet fare cancelled on June 1, 1980.
v	Itinerary	-	return transportation only. Confirmed itinerary required which cannot be changed voluntarily. Open Jaw fares permitted.
vi	Fare Formula	-	One-way Economy plus $1
		-	there is a $25 cancellation fee that will be waived if the ticket is upgraded.

F. CP AIR SKYBUS

i	Advance Purchase	-	not required
ii	Length of Stay	-	no minimum or maximum stay
iii	Ticket Purchase	-	no reservations or enquiries by telephone. Tickets must be purchased in person from travel agent, CP Air ticket counter of CP Air ticket office.
iv	Availability	-	in June, 1979, Skybus flights were introduced on a one flight per week frequency in each direction on selected city pairs. Skybus is operated year-round. Frequencies and selected city pairs have increased since then.
v	Itinerary	-	One-way fare. Ticket purchase confirms itinerary.
vi	Fare Formula	-	approximately 28-62% off One-way Economy fare.
		-	a $30 compensation fee charged to change from one Skybus flight to another Skybus flight no later than 72 hours prior to departure. No refunds or cancellations permitted.

vii Other - marketed as a 'no-frills' service e.g., no food or inflight entertainment.

G. SPRING SEAT SALE, 1979

i Advance Purchase - 30 days

ii Length of Stay - 7 to 30 days

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - available on all domestic city pairs served by Air Canada and CP Air transcontinental city pairs between March 27, 1979 and return travel completed by June 4, 1979.

- capacity allocated to Spring Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No changes allowed to booking. Open Jaw fares allowed at outbound destination. Stopovers not permitted.

vi Fare Formula - based on one-way trip lengths:

One-way Trip Length	Seat Sale Fare
0-1 125 kilometres	50% of Return Economy fare
1 126-1 770	$89
1 771-2 414	$109
2 415-3 206	$129
3 207-4 023	$159
4 024 kilometres or greater	$209

- passengers with booked charter class seats prior to announcement of Spring Seat Sale given opportunity to exchange CCC tickets for Spring Seat Sale tickets at no charge.

- cancellation fee of $20.

H. FALL SEAT SALE, 1979

i Advance Purchase - 14 days for short-haul less than 1 609 kilometres and 30 days for long-haul destination over 1 609 kilometres.

ii Length of Stay - 7 to 30 days for long-haul destinations over 1 609 kilometres and 3 to 30 days (or return the first Sunday after departure) for short-haul destinations under 1 609 kilometres.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - available on all domestic city pairs served by Air Canada between September 24 and November 4, 1979 on long-haul segments over 1 609 kilometres and between October 14 and November 23, 1979 on short-haul segments under 1 609 kilometres. Travel to be completed by December 14, 1979 for long-haul and December 4, 1979 for short-haul segments.

- capacity allocated to Fall Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to the CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No changes allowed to booking. Open Jaw fares permitted at outbound destination. Stopovers not permitted.

vi Fare Formula - based on one-way trip lengths:

One-way Trip Length	Seat Sale Fare 50% of Return Economy fare
under 1 609 kilometres	
1 609-2 092 kilometres	$119
2 093-2 575 kilometres	$139
2 576-3 219 kilometres	$169
3 220-3 862 kilometres	$199
greater than 3 862 kilometres	$239

- for children ages 2-5 years accompanied by an adult one fare of $89 (on segments under 1 609 kilometres where the Seat Sale fare was less than the child's fare, the lesser amount is charged).

- fee charged for exchanging a CCC ticket for a Seat Sale ticket.

- cancellation fee of $20.

I. WEEKEND EXCURSION FARE

i Advance Purchase - not required

ii Length of Stay - 1 year maximum

iii Ticket Purchase - anytime prior to departure

iv Availability - available year-round on all Air Canada city pairs less than 1 127 kilometres and CP Air Transcontinental city pairs also served by Air Canada. Departures must be between 12:01 a.m. Saturday and 11:59 p.m. Sunday.

v Itinerary - confirmed return reservation required. No stopovers allowed. Open Jaw fares not permitted. Reservations can be changed without penalty.

vi Fare Formula - 25% discount off Return Economy fare.

J. TOTEM FARE

i Advance Purchase - 30 days

ii Length of Stay - 7 to 30 days. Effective January 30, 1980 return can be no earlier than the third day not including the day of departure, or not earlier than the first Sunday after departure to a 30-day maximum.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - effective April 17, 1979 on all CP Air Western city pairs between and within Alberta, British Columbia and the Yukon (except for Calgary - Vancouver and Edmonton - Vancouver). Available year-round.

v Itinerary - confirmed return reservation required. No stopovers allowed. Open Jaw fares at outbound destination permitted.

vi Fare Formula - Peak season, 130% of One-way Economy under 644 kilometres and 120% of One-way Economy over 644 kilometres. Off-peak season, 120% of One-way Economy fare under 644 kilometres and 110% of One-way Economy over 644 kilometres.

- cancellation fee of $20.

K. ECONOMIZER FARE

i Advance Purchase - 7 days

ii Length of Stay - first Saturday noon to 46 days

iii Ticket Purchase - within 7 days of booking or 7 days before departure whichever comes first.

iv Availability - effective April 9, 1979. Pacific Western and Transair offered this fare on all domestic city pairs. Air Canada and CP Air also offer this fare on city pairs which are also served by Pacific Western. Available year-round.

v Itinerary - confirmed return reservation. No stopovers, Open Jaw fares permitted. Re-routing allowed upon payment of additional charge.

vi Fare Formula - 958 kilometres or less, 35% off Return Economy fare. 958 kilometres or greater, 25% off Return Economy fare. Effective March 1, 1980, 35% off Return Economy fare for all city pairs.

- cancellation fee $20.

L. WINTER SEAT SALE, 1980

i Advance Purchase - 7 days for short-haul less than 1 609 kilometres and 30 days for long-haul destination over 1 609 kilometres.

ii Length of Stay - 7 to 30 days for long-haul destination over 1 609 kilometres and 3 to 30 days (or return the first Sunday after departure) for short-haul destinations under 1 609 kilometres.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - available on all domestic city pairs served by Air Canada between January 14 and February 29, 1980 with travel completed by March 14, 1980.

- capacity allocated to Winter Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No voluntary changes allowed to the booking. Open Jaw fares permitted at outbound destination.

vi Fare Formula - based on one-way trip lengths:

One-way Trip Length	Seat Sale Fare
under 1 609 kilometres	50% of Return Economy fare
1 609-2 092 kilometres	$129
2 093-2 575 kilometres	$149
2 576-3 219 kilometres	$179
3 220-3 862 kilometres	$209
greater than 3 862 kilometres	$239

- for children ages 2-5, accompanied by another passenger 12 years or older, one fare of $89 (on segments where the Seat Sale fare is less than the child's fare, the lesser amount is charged).

- fee charged for exchanging a CCC ticket for a Seat Sale ticket.

- cancellation fee $20.

M. SPRING SEAT SALE, 1980

i Advance Purchase - 7 days for short-haul less than 1 609 kilometres and 30 days for long-haul destination over 1 609 kilometres.

ii Length of Stay - 7 to 30 days for long-haul destinations over 1 609 kilometres and 3 to 30 days (or return the first Sunday after departure) for short-haul destinations under 1 609 kilometres.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - available on all domestic city pairs served by Air Canada and CP Transcontinental city pairs between April 13 and June 5, 1980. Travel must be completed by June 5, 1980.

- capacity allocated to Spring Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No voluntary changes allowed to booking. Open Jaw fares permitted at outbound destination. Stopovers not permitted.

vi Fare Formula - based on one-way trip lengths:

One-way Trip Length	Seat Sale Fare 50% of Return Economy fare
under 1 609 kilometres	
1 609-2 092 kilometres	$139
2 093-2 575 kilometres	$159
2 576-3 219 kilometres	$189
3 220-3 862 kilometres	$219
greater than 3 862 kilometres	$249

- for children ages 2-5 years, accompanied by another passenger 12 years or older, one fare of $89 (on segments under 1 069 kilometres where the Seat Sale fare was less than the child's fare, the lesser amount is charged). On long-haul segments over 1 069 kilometres one fare of $99.

- fee charged for exchanging a CCC ticket for a Seat Sale ticket.

- cancellation fee of $20.

N. FALL SEAT SALE, 1980

i Advance Purchase - 30 days at introduction, changed to 14 days effective September 19, 1980.

ii Length of Stay - 7 days to 30 days. Reduced to the first Sunday following the date of departure to 30 days effective September 19, 1980.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation except for "Deep Discount" or "Super" Seat Sale fares which must be paid for within 7 days of reservation and no later than August 31, 1980.

iv Availability - available on all domestic city pairs over 1 609 kilometres served by Air Canada and CP Air Transcontinental city pairs between September 15 and December 10, 1980. "Deep Discount" or "Super" fares available on direct flights between specific city pairs between October 27 and December 10, 1980. All travel must be completed by December 10, 1980.

- a capacity allocated to the Fall Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to a CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No voluntary changes allowed to booking. Open Jaw fares permitted at outbound destination. Stopovers not permitted.

vi Fare Formula - 50% of Return Economy fare except for the following "Deep Discount" or "Super" fares:

City Pair	Fare
Montréal/Ottawa or Toronto - Calgary/Edmonton	$169
Montréal/Ottawa or Toronto - Vancouver	$199

- for children ages 2-5 years, accompanied by another passenger 12 years or older, one fare of $89.

- fee charged for exchanging a CCC ticket for a Seat Sale ticket.

- cancellation fee of $20.

O. WINTER SEAT SALE, 1981

i Advance Purchase - 14 days

ii Length of Stay - first Sunday following the date of departure to 30 days.

iii Ticket Purchase - Payment required within 7 days of reservation.

iv Availability - available on all domestic city pairs served by Air Canada and CP Air Transcontinental city pairs between January 17 and February 28, 1981 with all travel complete by March 14, 1981.

- capacity allocated to Winter Seat Sale programme was capacity which would otherwise have been allocated to a CCC programme.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No voluntary changes to booking. Open Jaw fares permitted at outbound destination. Stopovers not permitted.

vi Fare Formula - 50% of Return Economy fare except for:

City Pair	Fare
Montréal/Ottawa - Calgary/ Edmonton	$219
Montréal - Calgary/Vancouver	$259
Toronto - Calgary/Edmonton	$209
Toronto - Vancouver	$249

- for children ages 2-5 years, accompanied by another passenger 12 years or older, one fare of $99 (on segments where the Seat Sale fare is less than the child's fare, the lesser fare is charged).

- fee charged for exchanging a CCC ticket for a Seat Sale ticket.

- cancellation fee $30.

P. DOMESTIC ADVANCE PURCHASE EXCURSION FARE (SKYSAVER) - REPLACES CCC FARE

i Advance Purchase - 21 days for long-haul destination 1 207 kilometres or greater and 14 days for short-haul destinations 1 206 kilometres or less.

ii Length of Stay - 7 to 60 days for long-haul and 3 to 60 days for short-haul.

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation but not less than the advance purchase requirement.

iv Availability - effective June 6, 1981, available year-round on all domestic city pairs served by Air Canada and CP Air transcontinental city pairs.

- capacity on any flight controlled by the carrier.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. No changes allowed to the booking. Open Jaw fare permitted at the outbound destination. No stopovers permitted.

vi Fare Formula - Peak/Shoulder/Off-peak fare structure depending on the day of the week: Peak Season Weekend, 25% discount of Return Economy; Peak Season Midweek, Weekend minus $40 to a maximum discount of 35%; Shoulder Season Weekend 35% discount of Return Economy fare; Shoulder Season Midweek, Weekend minus $40 to a maximum discount of 45%; Off-peak Weekend and Midweek, 50% discount of Return Economy fare. Peak season is defined as June 19 through September 7, March 19 through March 30, and December 17 through January 10 of the

following year. Shoulder season is defined as September 8 through October 21 and April 1 through June 18. Off-peak season is defined as October 22 through December 16 and January 11 through March 18. The weekend is defined as Friday, Saturday and Sunday.

- cancellation fee $30.

Q. SPECIAL ADVANCE PURCHASE FARE (DEEP DISCOUNT SKYSAVER)

i Advance Purchase - 14 days

ii Length of Stay - first Sunday from departure to 60 days

iii Ticket Purchase - payment required within 7 days of reservation but not less than 14 days prior to departure.

iv Availability - effective June 6, 1981, available year-round on direct flights on selected city pairs of Air Canada.

- capacity on any flight controlled by the carrier.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. Changes to reservation (but not destination) permitted up to 14 days prior to departure upon payment of $30 charge.

vi Fare Formula - Peak/Shoulder/Off-peak fare structure depending on the day of the week: Peak Season Midweek, 43% of Return Economy minus $8; Peak Season Weekend, 43% of Return Economy minus $38; Shoulder Season Weekend and Midweek, 52% of Return Economy minus $8 and Off-peak Midweek and Weekend, 60% of Return Economy. Peak Season is defined as June 19 through September 7, March 19 through March 30, and December 17 through January 10 of the following year. Shoulder season is defined as September 8 through October 21 and April 1 through June 18. Off-peak season is defined as October 22 through December 16 and January 11 through March 18. The weekend is defined as Friday, Saturday and Sunday.

- cancellation fee $100.

R. SPRING SEAT SALE 1981

i Advance Purchase - 14 days

ii	Length of Stay	-	first Sunday following the date of departure to 30 days.
iii	Ticket Purchase	-	tickets must be purchased no later than 7 days after date of confirmed reservations.
iv	Availability	-	available on all domestic city pairs served by Air Canada and CP Air between April 9 and June 5, 1981 with all travel complete by June 18, 1981.
		-	capacity on flight controlled by the carrier. Seats are limited.
v	Itinerary	-	a confirmed return reservation required. Stopovers are not allowed. Open Jaw trips are permitted. Fare will be that to the most distant point from origin.
		-	carrier compensation fee of $30 for cancellations/changes.
vi	Fare Formula	-	50% of Economy fare.

S. AIR CANADA ONE WAY/ONE DAY SKYSAVER AND CP AIR SKYDEAL

i	Advance Purchase	-	not required.
ii	Length of Stay	-	no minimum or maximum stay.
iii	Ticket Purchase	-	no reservation or enquiries by telephone. Tickets must be purchased in person from travel agent or at the carrier's ticket office.
iv	Availability	-	available on designated Air Canada and CP Air flights between May 26 (Air Canada) and June 23 (CP Air) through September 18, 1982.
v	Itinerary	-	changes may be made at least 72 hours before departure for $30. Stopovers are not permitted.
		-	no refund will be made, and the fare paid may not be used towards the purchase of any other fare.
vi	Fare Formula	-	28-62% off Economy fare, depending on the day of week and Peak/Shoulder/Off-peak season.

T. SUPER SKYSAVER SPECIAL 'Y' CLASS EXCURSION

i	Advance Purchase	-	45 days

ii	Length of Stay	-	7 to 30 days
iii	Ticket Purchase	-	reservations for entire trip must be made at the same time tickets are purchased in person at the carrier's ticket office.
iv	Availability	-	available on all routes served by Air Canada and CP Air between June 19 and September 7, 1982. Seats are limited.
v	Itinerary	-	return transportation only. Stopovers are not allowed.
		-	no changes permitted and no refund for cancellations.
vi	Fare Formula	-	50% of Return Economy fare.

U. AIR CANADA SPECIAL ECONOMY RETURN DISCOUNT FARE

i	Advance Purchase	-	1 day
ii	Length of Stay	-	3 days or first Sunday following the date of departure to 30 days.
iii	Ticket Purchase	-	tickets must be purchased within 7 days after reservations are made. When reservations are made less than 7 days before departure, tickets must be purchased on the same day.
iv	Availability	-	available in 21 selected competitive city pairs in Western Canada from June 19 to September 7, 1982. Seats are limited.
v	Itinerary	-	a confirmed return reservation required. No stopovers are allowed. Open Jaw trips are permitted.
		-	cancellations/changes fee $30.
vi	Fare Formula	-	55% of Return Economy fare.

V. AIR CANADA SKYSAVER ROUND-TRIP FARES AND CP AIR SKYBUS ROUND-TRIP FARES

i	Advance Purchase	-	14 days
ii	Length of Stay	-	first Sunday following the date of departure to one year.

iii Ticket Purchase - no reservation or enquiries by telephone. Tickets must be purchased in person from travel agent or at the carrier's ticket office.

iv Availability - available on routes served by Air Canada and CP Air between September 18 and December 14, 1982. Seats are limited.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. Changes to reservation allowed up to 14 days prior to departure upon payment of $30 charge. However, once a ticket has been issued no change to routing is permitted. Stopovers and Open Jaw trips are not permitted.

- no refund for cancellations

vi Fare Formula - 53% of Return Economy fare.

W. CHARTER CLASS CANADA ROUND-TRIP EXCURSION FARES

i Advance Purchase - 14 days

ii Length of Stay - first Sunday following the date of departure to 60 days.

iii Ticket Purchase - if reservations are made more than 30 days before departure, tickets must be purchased at least 30 days before departure. If reservations are made 14-29 days before departure, tickets must be purchased at least 14 days before departure.

iv Availability - available on all domestic city pairs by Air Canada effective September 18, 1982 and CP Air effective August 30, 1982.

- capacity on any flight is controlled by the carrier. Seats are limited.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. Changes to reservation allowed up to 14 days prior to departure for $30. Stopovers are not permitted. Open Jaw trips are permitted at outbound destination.

- exchanging of a CCC ticket for a different type of fare at an equal or higher fare between the same pair of points is allowed without a charge.

- cancellation fee of 10% of fare paid or $30, whichever is greater.

vi Fare Formula - 55-65% of Return Economy fare depending on the day of week and Peak/Shoulder/Off-peak season.

EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS

A. ROUND-TRIP EXCURSION FARES (CHARTER CLASS CANADA SHORT-HAUL (UNDER 1 207 KILOMETRES))

i Advance Purchase - 7 days

ii Length of Stay - 3 nights or first Sunday following the date of departure to 60 days.

iii Ticket Purchase - ticket must be purchased at least 7 days before departure.

iv Availability - available on EPA flights between city pairs of less than 1 207 kilometres apart, effective April 17, 1981.

- capacity is controlled by the carrier. Seats are limited.

v Itinerary - a confirmed return reservation required. Stopovers are not allowed. Circle trips are permitted. Open Jaw fares permitted at outbound destination.

- no changes permitted after travel has commenced.

- cancellations/changes fee of $20.

vi Fare Formula - 50 to 65% of Return Economy fare depending on the day of week and Peak/Shoulder/Off-peak season.

STANDBY/WALK-ON

i Advance Purchase - no advance reservation accepted.

ii Length of Stay - none

iii Ticket Purchase - tickets must be purchased at least three hours before departure.

- subject to availability of space, on a Standby basis.

iv Availability - available on EPA flights between Halifax and Toronto from September 7, 1982 to October 31, 1982.

		- available only on selected flights and capacity is controlled by the carrier.
v	Itinerary	- stopovers are not permitted.
		- this fare cannot be combined end-to-end with other fares.
vi	Fare Formula	- 50% of Economy fare.
vii	Other Conditions	- meal service is not provided.

C. SUPER SKYBUS FARES (NIGHT COACH)

i	Advance Purchase	- anytime before departure.
ii	Length of Stay	- none
iii	Ticket Purchase	- confirmed reservations and ticket can be purchased prior to departure.
iv	Availability	- effective November 6, 1982 these fares are available between the hours 22:10 and 06:50 local time, only between the points:

Charlottetown - Halifax on Flight 210
St. John's - Gander on Flight 132
Gander - St. John's on Flight 124

v	Itinerary	- stopovers are not permitted other than upon payment of the combination of applicable fares.
vi	Fare Formula	- 76% of Economy fare.

QUEBECAIR

A. NIGHT RESERVATION FARES

i	Advance Purchase	- advance reservation permitted.
ii	Length of Stay	- none
iii	Ticket Purchase	- anytime before departure.
iv	Availability	- effective November 6, 1982 available on all flights from 21:00 to 06:00.
v	Itinerary	- stopovers are not permitted other than upon payment of the combination of applicable fares.

vi Fare Formula - 75% of Economy fares.

NORDAIR

A. ROUND-TRIP EXCURSION FARES

i Advance Purchase - 7 days. Changed to 14 days effective August 21, 1982.

ii Length of Stay - 2 days to 45 days. Changed to the first Sunday following the date of departure to 45 days, effective August 21, 1982.

iii Ticket Purchase - effective August 21, 1982 tickets must be purchased no later than 14 days after reservations are made and at least 14 days before departure. Prior to August 21, it was 7 days.

iv Availability - available since spring of 1979 to early 1983.

Period of Application:

YHE27 Dec. 17 through Jan. 10, from Mar. 19 through Mar. 31, and from June 1 through Sept. 30.

YHWE27 Dec. 17 through Jan. 10 and from Mar. 19 through Apr. 20 on Fri. through Sun.

YHXE27 Dec. 17 through Jan. 10 and from Mar. 19 through Apr. 20 on Mon. through Thurs.

YLE27 1) Applies to/from Asbestos Hill/Chibougamau/Deception Bay/Ft. Chimo/Frobisher Bay/Hall Beach/La Grande/Matagami/Nanisivik/Poste-de-la-Baleine/Resolute Bay from Oct. 1 through Dec. 16, from Jan. 11 through Mar. 18, and from Apr. 1 through May 31.
2) Applies to/from all other points from Jan. 11 through Mar. 18, from Oct. 22 through Dec. 16, and from June 19 through Sept. 7.

YOWE27 Apr. 1 through June 18, and from Sept. 8 through Oct. 21 on Fri. through Sun.

YOXE27 Apr. 1 through June 18 and from Sept. 8 through Oct. 21 on Mon. through Thurs.

- seats are limited.

v	Itinerary	- a confirmed reservation required for entire trip. Stopovers are not permitted. Open Jaw trips are allowed and fares are to the most distant point. Circle trips are permitted.
		- cancellation/changes fee $20, changed November 1982 to $30.
vi	Fare Formula	- 50-75% of Return Economy fare depending on the day of week and Peak/Shoulder/Off-peak season.

B. SUPER SKYBUS

i	Advance Purchase	- anytime
ii	Length of Stay	- none
iii	Ticket Purchase	- reservation must be made and tickets issued only in person anytime before departure.
iv	Availability	- available effective June 16, 1982 entirely within Canada.
		- capacity is controlled by the carrier and not necessarily available on all flights.
v	Itinerary	- changes to the booking, made at least 72 hours before departure allowed for $30. Stopovers are not permitted.
		- no refund for cancellations.
vi	Fare Formula	- 50% of Economy fare.

PACIFIC WESTERN AIRWAYS

A. SUNSET/SUNRISE (NIGHT RESERVATION FARES)

i	Advance Purchase	- advance reservations permitted.
ii	Length of Stay	- none
iii	Ticket Purchase	- anytime before departure.
iv	Availability	- available only on designated night flights between:

City Pair		Flight No.	Days of Application
Edmonton - Kelowna	on	115	Fri. & Sun. only
Kelowna - Edmonton	on	370	" " "
Winnipeg - Saskatoon	on	681	Mon. through Sat.
Edmonton - Vancouver	on	177	Fri. & Sun. only
Vancouver - Edmonton	on	176	" " "

- Sunset/Sunrise fares apply on Economy flights only.

v Itinerary - stopovers are not permitted.

vi Fare Formula - 60% of Economy fare.

B. SUPER SUNSET/SUNRISE

i Advance Purchase - not required

ii Length of Stay - none

iii Ticket Purchase - any time before departure

iv Availability - available from January 11 through April 24, 1982.

- directional fare applicable only from Edmonton to Kelowna on Flight 115 on Friday/Sunday and from Vancouver to Victoria on Flight 342 from Monday through Friday.

v Itinerary - stopovers are not permitted

vi Fare Formula - 41% of Economy fare.

C. ADULT STANDBY TOP-UP FARES

i Advance Purchase - no advance reservations accepted.

ii Length of Stay - none

iii Ticket Purchase - tickets must be purchased at least three hours before departure. If space is not available, the standby passenger will be accommodated within 24 hours of first standby flight.

iv Availability - available between Edmonton/Calgary and Vancouver from February 18, 1982 on non-stop flights.

- seats are limited.

v	Itinerary	-	stopovers are not permitted.
vi	Fare Formula	-	60% of Economy fare.
vii	Other Conditions	-	no discounts available for passengers occupying two seats/tour conductors/sales agents.

D. SPECIAL RETURN ECONOMY DISCOUNT FARE

i	Advance Purchase	-	1 day
ii	Length of Stay	-	3 days or first Sunday following the day of departure to 30 days.
iii	Ticket Purchase	-	tickets must be purchased within 7 days after reservations are made. If reservations are made less than 7 days before departure, tickets must be purchased on the same day.
iv	Availability	-	available only between 21 competitive city pairs in Western Canada from June 19 to September 7, 1982.
		-	seats are limited.
v	Itinerary	-	a confirmed reservation for entire trip required. Changes are permitted at least one day before departure for $30. Stopovers are not permitted.
		-	Open Jaw trips are permitted.
vi	Fare Formula	-	55% of Return Economy fare.

E. ROUND-TRIP EXCURSION/TAKE-OFF FARES

i	Advance Purchase	-	7 days. Changed to 14 days effective August, 1982.
ii	Length of Stay	-	first Sunday following the date of departure to 60 days.
iii	Ticket Purchase	-	tickets must be purchased 7 days before departure. Effective August, 1982, changed to 14 days before departure and must be purchased no later than 7 days after reservations are made.
iv	Availability	-	available all year round and discount applied varies, depending on competitive or non-competitive markets.

		- capacity is controlled by the carrier and seats are limited.
v	Itinerary	- a confirmed reservation for entire trip is required.
		- cancellations/changes fee $20.
		- circle trips and Open Jaw trips are permitted.
vi	Fare formula	- 50-65% of Return Economy fare depending on the day of week, Peak/Shoulder/Off-peak season and market served.

APPENDIX C

REGIONAL CARRIER TRAFFIC, CAPACITY AND LOAD FACTOR DATA

Table C.1

TRENDS IN REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
FOR DOMESTIC SCHEDULED SERVICES OF NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS,
PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR AND TRANSAIR

	% Change 1977/1976	% Change 1978/1977	% Change 1979/1978	% Change 1980/1979	% Change 1981/1980	% Change 1982/1981	
January	7.19	7.75	12.19	21.00	4.49	1.63	
February	4.89	7.86	18.54	16.05	5.88	-3.05	
March	6.97	9.47	20.75	7.29	2.95	-0.69	
April	6.35	-2.67	33.30	11.38	1.95	-5.86	
May	13.95	1.79	24.58	7.80	7.90	-11.63	
June	41.11	1.12	17.77	8.48	12.63	-12.97	
July	11.16	2.42	15.25	11.03	8.57	-13.24	
August	-4.88	30.27	7.43	8.63	4.93	-24.99	-12.44*
September	10.56	7.69	11.39	11.43	8.75	-27.85	-14.84*
October	11.00	3.67	22.80	16.79	0.11	-29.29	-15.97*
November	9.84	4.12	19.89	13.26	0.97	-32.42	-19.48*
December	8.23	6.62	21.73	14.92	1.86	-26.94	-14.50*
Annual Change	10.00	6.78	18.60	12.00	5.14	-16.23	-10.25*
Annual RPK's (000)	2 124 337	2 268 466	2 690 405	3 013 202	3 168 119	2 653 887	

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

* Adjusted to account for Nordair strike during this period.

Table C.2

TRENDS IN AVAILABLE SEAT-KILOMETRES
FOR DOMESTIC SCHEDULED SERVICES OF NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS,
PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR AND TRANSAIR

	% Change 1977/1976	% Change 1978/1977	% Change 1979/1978	% Change 1980/1979	% Change 1981/1980	% Change 1982/1981	
January	0.14	3.28	11.49	31.12	0.70	9.76	
February	2.57	-0.78	20.52	25.86	-3.29	4.61	
March	4.39	-1.15	20.53	14.25	2.10	9.12	
April	4.68	-4.79	23.18	21.54	1.04	5.13	
May	6.36	0.14	21.62	11.83	6.60	2.43	
June	28.92	2.20	19.60	7.97	15.44	-4.61	
July	0.32	2.73	18.62	15.01	8.13	2.88	
August	-12.18	21.48	13.39	12.59	7.90	-21.00	-6.67*
September	-0.13	6.72	15.48	10.90	15.19	-27.13	-12.94*
October	0.35	4.57	22.19	13.57	8.33	-29.72	-15.31*
November	3.71	6.93	29.95	3.53	12.41	-29.94	-15.26*
December	-0.10	6.67	28.67	8.14	13.78	-30.29	-16.98*
Annual Change	2.12	4.05	20.32	14.12	7.48	-9.96	-2.95*
Annual ASK's (000)	3 646 998	3 794 590	4 565 486	5 210 206	5 599 865	5 041 898	

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

* Adjusted to account for Nordair strike during this period.

Table C.3

TRENDS IN AVERAGE LOAD FACTORS
FOR THE DOMESTIC SCHEDULED SERVICES OF NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS, PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR AND TRANSAIR

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
January	48.96	52.40	54.66	55.01	50.76	52.67	48.78	
February	49.53	50.65	55.06	54.16	49.94	54.67	50.67	
March	53.65	54.44	60.28	60.39	56.71	57.18	52.05	
April	56.95	57.85	59.14	64.00	58.65	59.18	53.00	
May	53.67	57.50	58.45	59.87	57.71	58.41	50.40	
June	56.52	61.87	61.21	60.27	60.58	59.10	53.93	
July	57.41	63.61	63.43	61.62	59.49	59.74	50.38	
August	60.30	65.32	70.04	66.36	64.02	62.26	59.12	55.41*
September	55.02	60.91	61.46	59.28	59.57	56.23	55.68	52.66*
October	52.82	58.43	57.92	58.21	59.86	55.32	55.66	53.12*
November	48.70	55.55	54.09	51.96	56.84	51.05	49.25	46.92*
December	53.40	51.86	57.83	54.71	58.14	52.05	54.55	52.14*
Annual	54.07	58.24	59.78	58.92	57.83	56.57	52.64	51.63*

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 3 - 1982 preliminary.

* Adjusted to account for Nordair strike during this period.

APPENDIX D

LOW-PRICED AIR FARES - DETAILED SCHEDULED AND CHARTER DATA

Table D.1

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY
AND UTILIZATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	936	805	86	1 755	1 526	86	8 898	6 765	76	14 106	8 825	63
February	-	-	-	1 170	510	44	-	-	-	-	-	-	3 505	1 872	53
March	-	-	-	1 053	291	28	-	-	-	351	152	43	3 438	2 049	60
April	-	-	-	936	148	16	-	-	-	-	-	-	4 163	1 971	47
May	-	-	-	805	200	25	3 314	2 506	76	8 041	4 861	60	10 641	7 468	70
June	4 230	2 790	66	5 475	3 778	69	10 568	8 381	79	18 480	15 840	86	36 264	29 774	82
July	17 763	14 221	80	15 441	11 760	76	19 186	17 928	93	41 262	37 860	92	47 516	42 276	89
August	15 241	13 237	86	13 939	10 262	74	25 160	23 112	92	45 947	41 607	91	63 214	55 148	87
September	3 611	2 548	71	4 731	3 285	69	10 587	8 295	78	20 945	16 729	80	37 063	30 055	81
October	1 131	756	67	1 170	688	59	4 751	2 190	46	5 470	3 698	68	26 460	19 712	75
November	-	-	-	-	-	-	6 542	1 274	19	7 273	3 861	53	4 588	3 727	81
December	5 985	5 518	92	6 101	4 931	81	19 398	14 272	74	21 834	14 906	68	29 142	24 251	83
TOTAL	47 961	39 070	81	51 757	36 658	71	101 261	79 484	79	178 501	146 279	82	280 100	227 128	81

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.2

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, ANNUAL CAPACITY AND UTILIZATION BY CITY PAIR
LEVEL 1 AIR CARRIERS
1978-1982

City Pair	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
Brandon - Charlottetown	-	-	-	468	368	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Calgary - Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4	67
- London	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 193	2 541	80
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100	-	-	-
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 125	985	88
Dryden - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	63	-	-	-
Montréal - Calgary	-	-	-	952	590	62	2 340	1 943	83	6 318	4 109	65	10 694	5 879	55
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 574	1 958	76	1 887	1 189	63
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94
- St. John's	2 373	1 059	45	1 808	379	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thunder Bay - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	30	61	-	-	-
Toronto - Calgary	3 699	3 544	96	10 640	8 713	82	19 279	13 735	71	66 989	56 697	85	75 570	63 351	84
- Charlottetown	2 034	1 396	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dryden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	32	59	-	-	-
- Edmonton	3 861	3 219	83	5 382	3 872	72	7 490	6 268	84	16 600	14 979	90	26 602	22 537	85
- Gander	-	-	-	-	-	-	468	324	69	-	-	-	-	-	-
- Halifax	2 480	2 070	83	2 631	1 601	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- London	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237	189	80
- Penticton	-	-	-	-	-	-	234	121	52	-	-	-	-	-	-
- St. John's	4 760	3 535	74	4 100	2 046	50	1 404	832	59	1 309	1 052	80	2 737	2 108	77
- Sioux Lookout	-	-	-	-	-	-	-	-	-	218	218	100	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	67	-	-	-
- Vancouver	20 960	18 568	89	16 440	13 649	83	55 905	49 517	90	76 520	61 093	80	128 787	106 818	83
- Winnipeg	-	-	-	8 644	4 846	56	3 417	2 889	85	3 049	2 456	81	2 691	2 395	89
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	-	6 349	860	14	579	133	23	8 398	4 455	53
- Edmonton	212	88	42	-	-	-	3 907	2 620	67	1 532	938	61	468	358	77
- Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	468	446	95
- Montréal	6 646	4 765	72	-	-	-	-	-	-	2 574	2 451	95	6 917	5 665	82
- Terrace	-	-	-	224	163	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	976	811	83
- Winnipeg	936	826	88	468	431	92	468	375	80	-	-	-	9 184	7 247	79
TOTAL	47 961	39 070	81	51 757	36 658	71	101 261	79 484	79	178 501	146 279	82	280 100	227 128	81

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.1

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY
AND UTILIZATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	237	113	48	1 562	826	53	687	515	75	-	-	-
February	-	-	-	461	352	76	3 505	2 363	67	2 340	1 236	53	135	66	49
March	-	-	-	-	-	-	2 794	1 513	54	3 051	1 783	58	1 684	1 201	71
April	-	-	-	294	288	98	720	376	52	669	505	76	835	640	77
May	-	-	-	452	345	76	98	97	99	822	759	92	357	357	100
June	585	475	81	2 365	2 081	88	785	725	92	4 460	3 579	80	630	434	69
July	1 170	1 062	91	1 230	1 178	96	1 154	1 036	90	4 466	3 618	81	1 543	988	64
August	936	829	89	1 762	1 694	96	1 268	1 176	93	5 276	4 482	85	1 388	1 004	73
September	928	850	92	1 751	1 417	81	2 724	2 109	77	490	458	93	-	-	-
October	-	-	-	673	493	73	640	436	68	158	158	100	98	98	100
November	-	-	-	-	-	-	322	297	92	236	227	96	-	-	-
December	104	72	69	509	285	56	4 752	4 066	86	236	236	100	-	-	-
TOTAL	3 723	3 288	88	9 734	8 246	85	20 324	15 020	74	22 891	17 556	77	6 670	4 790	72

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.4

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, ANNUAL CAPACITY AND UTILIZATION BY CITY PAIR
LEVEL I AIR CARRIERS
1978-1982

City Pair	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
Bagotville - La Grande	-	-	-	237	126	53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Québec	-	-	-	79	28	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Calgary - Kelowna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	171	73	-	-	-
- Regina	-	-	-	-	-	-	176	112	64	-	-	-	-	-	-
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	110	92	-	-	-
- Saskatoon	-	-	-	-	-	-	113	80	71	-	-	-	-	-	-
- Vancouver	-	-	-	54	28	52	331	264	80	234	228	97	-	-	-
Edmonton - Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	215	92	-	-	-
- Victoria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	212	97	-	-	-
Great Bear Lake - Great Slave Lake	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	33	34
Hatane - Baie Comeau	-	-	-	-	-	-	72	4	6	-	-	-	-	-	-
- Mouse Harbour	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
- Mont Joli	-	-	-	-	-	-	72	2	3	-	-	-	-	-	-
- Rimouski	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
Montréal - Bromont	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	96	98	-	-	-
- Bagotville	-	-	-	-	-	-	98	47	48	-	-	-	-	-	-
- Calgary	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	43	74
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	227	96	-	-	-
- Frobisher Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	238	100	-	-	-
- Gagnon	-	-	-	-	-	-	158	83	53	-	-	-	-	-	-
- Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	470	251	53	-	-	-
- La Grande	104	72	69	3 098	3 065	99	1 570	1 279	80	2 902	2 742	95	1 120	1 115	99
- London	-	-	-	119	117	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ottawa	-	-	-	-	-	-	49	15	31	-	-	-	-	-	-
- Québec	-	-	-	353	189	54	72	46	64	179	179	100	158	158	100
- Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	48	49
- St. Catharines	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	204	86
- Sept-Îles	-	-	-	-	-	-	72	43	60	-	-	-	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	59	100	-	-	-
- Val d'Or	-	-	-	-	-	-	49	40	82	-	-	-	-	-	-
- Windsor	-	-	-	119	117	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ottawa - La Grande	-	-	-	-	-	-	49	30	61	-	-	-	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	79	27	34	-	-	-	236	236	100	-	-	-
Québec - La Grande	-	-	-	196	164	84	232	218	94	294	292	99	98	94	96
- Mont Joli	-	-	-	-	-	-	79	48	61	98	86	88	-	-	-
- Ottawa	-	-	-	-	-	-	79	48	61	-	-	-	-	-	-
- Rimouski	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
- Sept-Îles	-	-	-	80	76	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100	-	-	-
- Val d'Or	-	-	-	-	-	-	155	124	80	-	-	-	-	-	-
St-Pierre - Halifax	-	-	-	-	-	-	36	33	92	-	-	-	-	-	-
- Sydney	-	-	-	-	-	-	1 620	1 104	68	-	-	-	-	-	-
Saskatoon - Regina	-	-	-	-	-	-	28	13	46	-	-	-	-	-	-

Table D.4 (Cont'd)

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, ANNUAL CAPACITY AND UTILIZATION BY CITY PAIR
LEVEL I AIR CARRIERS
1978-1982

City Pair	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
Sept-Îles - House Harbour	-	-	-	-	-	-	72	45	62	-	-	-	-	-	-
- Port Cartier	-	-	-	29	23	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Wabush	-	-	-	78	74	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toronto - Calgary	3 393	3 000	88	4 186	3 586	86	5 184	4 910	95	6 005	5 316	86	59	43	73
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	1 900	1 481	78	119	70	59	-	-	-
- Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79	75	95
- North Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120	120	100	-	-	-
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	833	574	69	-	-	-
- Sept-Îles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	594	594	100	-	-	-
- Vancouver	226	216	96	534	335	63	-	-	-	476	427	90	2 537	1 821	69
- Windsor	-	-	-	-	-	-	476	319	67	-	-	-	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	79	52	66	-	-	-	117	99	85	-	-	-
Vancouver - Edmonton	-	-	-	63	33	52	536	266	50	-	-	-	-	-	-
- Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	702	701	100	-	-	-
- Kelowna	-	-	-	-	-	-	2 340	1 493	64	3 744	1 826	49	-	-	-
- Penticton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	75	32	-	-	-
- Prince George	-	-	-	-	-	-	224	211	94	-	-	-	-	-	-
- Regina	-	-	-	117	68	58	1 761	1 258	71	936	644	69	-	-	-
- Saskatoon	-	-	-	234	138	59	2 505	1 254	50	-	-	-	-	-	-
Winnipeg - Great Bear Lake	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 540	850	55
- Great Slave Lake	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	468	187	40
- Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	451	399	88	-	-	-
Yellowknife - Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	485	397	82	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 106	853	41	-	-	-
TOTAL	3 723	3 288	88	9 734	8 246	85	20 324	15 020	74	22 891	17 556	77	6 670	4 790	72

Source: Aviation Statistics Centre - Statemnat 41.

Table D.5

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
CP AIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	2 332	1 764	76	-	-	-	-	-	-	3 399	3 146	93	-	-	-
July	5 388	5 228	97	1 602	1 430	89	-	-	-	10 351	9 936	96	-	-	-
August	5 032	4 721	94	2 234	1 984	89	-	-	-	9 590	9 407	98	-	-	-
September	1 642	1 357	83	402	209	52	-	-	-	3 704	2 905	78	-	-	-
October	1 131	756	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	15 525	13 826	89	4 238	3 623	85	-	-	-	27 044	25 394	94	-	-	-

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.6

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
EPA

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	1 130	569	50	791	399	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
July	5 085	3 358	66	3 164	1 593	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
August	4 407	3 515	80	3 164	939	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
September	565	247	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	11 187	7 689	69	7 119	2 931	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.7

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
NORDAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 380	2 154	90
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 428	1 276	89
June	-	-	-	238	238	100	238	117	49	357	357	100	4 522	3 951	87
July	-	-	-	1 666	1 223	73	952	855	90	1 428	1 386	97	10 591	9 765	92
August	-	-	-	-	-	-	1 190	1 134	95	2 975	2 454	82	6 664	6 010	90
September	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 142	1 593	74	4 641	4 063	88
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	186	78	714	695	97
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	952	726	76	-	-	-	3 808	3 447	91	1 666	1 377	83
TOTAL	-	-	-	2 856	2 187	77	2 380	2 106	88	10 948	9 423	86	32 606	29 291	90

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.8

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
PWA*

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	936	805	86	1 755	1 526	86	2 106	1 930	92	4 446	3 730	84
February	-	-	-	1 170	510	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	1 053	291	28	-	-	-	351	152	43	-	-	-
April	-	-	-	936	148	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	805	200	25	1 053	745	71	936	850	91	-	-	-
June	585	281	48	4 446	3 141	71	5 499	3 731	68	5 967	4 441	74	5 031	3 316	66
July	3 510	3 031	86	9 009	7 514	83	9 477	8 587	91	20 124	17 359	86	20 475	17 369	85
August	2 778	2 666	96	8 541	7 339	86	12 285	10 510	85	23 400	20 229	86	21 406	18 095	85
September	1 404	944	67	4 329	3 076	71	819	481	59	5 733	3 775	66	3 148	2 327	74
October	-	-	-	1 170	688	59	-	-	-	234	99	42	1 404	1 288	92
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872	1 668	89
December	5 623	5 157	92	5 149	4 205	82	6 552	5 695	87	7 722	6 605	86	6 903	5 638	82
TOTAL	13 900	12 079	87	37 544	27 917	74	37 440	31 275	84	66 573	55 440	83	64 685	53 431	83

* Includes Transair for the years 1978 and 1979.

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.9

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
QUEBECAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	183	176	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
July	3 780	2 604	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
August	3 024	2 335	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
September	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	362	361	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	7 349	5 476	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.10

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
WARDAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 792	4 835	71	7 280	2 941	40
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 505	1 872	53
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 438	2 049	60
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 163	1 971	47
May	-	-	-	-	-	-	2 261	1 761	78	7 105	4 011	56	9 213	6 192	67
June	-	-	-	-	-	-	4 831	4 533	94	8 757	7 896	90	26 711	22 507	84
July	-	-	-	-	-	-	8 757	8 486	97	9 359	9 179	98	16 450	15 142	92
August	-	-	-	-	-	-	11 685	11 468	98	9 982	9 517	95	35 144	31 043	88
September	-	-	-	-	-	-	9 768	7 814	80	9 366	8 456	90	29 114	23 515	81
October	-	-	-	-	-	-	4 751	2 190	46	4 998	3 413	68	24 342	17 729	73
November	-	-	-	-	-	-	6 542	1 274	19	7 273	3 861	53	2 716	2 059	76
December	-	-	-	-	-	-	12 846	8 577	67	10 304	4 854	47	20 573	17 236	84
TOTAL	-	-	-	-	-	-	61 441	46 103	75	73 936	56 022	76	182 649	144 256	79

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.11

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
CP AIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	212	97	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	112	97	87	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	424	169	40	235	130	55	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	235	121	51	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
July	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
August	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
September	-	-	-	442	346	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-
October	-	-	-	417	243	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	224	211	94	236	227	96	-	-	-
December	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	236	100	-	-	-
TOTAL	-	-	-	859	589	69	760	477	63	1 161	926	80	-	-	-

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.12

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
NORDAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	476	476	100	-	-	-
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	189	79	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	120	50	-	-	-
July	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 190	970	82	-	-	-
August	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 737	2 595	95	-	-	-
September	226	216	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	-	-	-	4 284	3 725	87	-	-	-	-	-	-
TOTAL	226	216	96	-	-	-	4 284	3 725	87	4 879	4 350	89	-	-	-

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.13

DOMESTIC INCLUVISE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
PWA

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	1 404	730	52	468	303	65	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	3 393	2 266	67	2 340	1 236	53	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	2 223	1 269	57	2 340	1 177	50	117	86	73
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	228	97	-	-	-
June	585	475	81	1 287	1 049	82	468	411	88	2 808	2 115	75	234	72	31
July	1 170	1 062	91	936	884	94	702	666	95	3 276	2 648	81	1 170	624	53
August	936	829	89	936	872	93	1 170	1 129	96	1 755	1 119	64	702	374	53
September	702	634	90	819	588	72	702	647	92	-	-	-	-	-	-
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	351	206	59	468	341	73	-	-	-	-	-	-
TOTAL	3 393	3 000	88	4 329	3 599	83	10 530	7 459	71	13 221	8 826	67	2 223	1 156	52

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.14

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
QUEBECAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	237	113	48	158	96	61	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	461	352	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-
March	-	-	-	-	-	-	147	75	51	-	-	-	-	-	-
April	-	-	-	294	288	98	720	376	52	196	195	99	-	-	-
May	-	-	-	452	345	76	98	97	99	588	531	90	357	357	100
June	-	-	-	1 078	1 032	96	317	314	99	1 414	1 344	95	396	362	91
July	-	-	-	294	294	100	452	370	82	-	-	-	373	364	98
August	-	-	-	826	822	100	98	47	48	784	768	98	686	632	92
September	-	-	-	490	483	99	2 022	1 462	72	490	458	93	-	-	-
October	-	-	-	256	250	98	640	436	68	158	158	100	98	98	100
November	-	-	-	-	-	-	98	86	88	-	-	-	-	-	-
December	104	72	69	158	79	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	104	72	69	4 546	4 058	89	4 750	3 359	71	3 630	3 454	95	1 910	1 813	95

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.15

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTERS, MONTHLY CAPACITY AND UTILIZATION
1978-1982
WARDAIR

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.	Seats	Passengers	L.F.
January	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
February	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135	66	49
March	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 567	1 115	71
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	835	640	77
May	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
June	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
July	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
August	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
September	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
October	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
December	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 537	1 821	72

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.16

MONTHLY REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
BY DOMESTIC LOW-PRICED AIR FARE TYPE
1978, 1980, 1982
RPK's (000's)

	1978					1980					1982				
	Scheduled		Charter		All Low-priced	Scheduled		Charter		All Low-priced	Scheduled		Charter		All Low-priced
Month	Air Canada	CP Air	ABC's	ITC's	Fare Types	Air Canada	CP Air	ABC's	ITC's	Fare Types	Air Canada	CP Air	ABC's	ITC's	Fare Types
January	53 713	18 681	-	-	72 394	160 104	88 761	4 900	231	254 696	193 530	194 784	26 757	-	413 071
February	23 635	6 408	-	-	30 033	204 367	63 967	-	1 982	270 316	198 415	147 073	6 256	221	351 965
March	48 994	18 173	-	-	68 167	125 888	88 526	-	1 312	215 726	222 511	179 711	6 848	3 971	413 041
April	53 578	18 927	-	-	72 505	174 106	108 714	-	216	283 036	234 783	209 893	6 587	2 139	453 402
May	85 823	38 882	-	-	124 705	258 453	182 128	7 884	92	448 559	266 128	243 347	22 344	374	532 193
June	169 369	55 083	8 452	1 276	234 180	192 637	175 848	25 790	1 403	395 670	401 301	212 160	83 783	223	699 476
July	305 283	91 948	41 425	2 853	441 509	274 291	255 628	34 942	2 124	586 985	602 539	239 804	132 384	1 412	966 139
August	239 300	83 763	37 964	2 227	363 254	269 418	259 285	69 238	3 050	600 991	616 594	247 127	160 410	1 232	1 025 363
September	138 422	62 553	7 529	1 851	200 355	177 818	177 955	24 207	2 398	382 378	365 582	144 360	87 124	-	619 274
October	94 084	48 005	2 527	-	144 616	246 658	173 941	7 136	361	427 096	160 652	118 360	58 157	93	337 262
November	47 275	30 508	-	-	77 783	190 427	121 599	3 403	192	315 821	131 981	97 278	12 456	-	241 725
December	138 827	52 671	13 199	68	206 765	173 145	143 619	37 884	9 780	364 428	96 352	148 037	73 352	-	317 741
TOTAL	1 388 293	525 [illegible]	113 096	8 275	2 036 266	2 447 312	1 838 971	235 586	23 841	4 545 710	3 492 378	2 204 151	668 458	9 665	6 374 652

Source: Special filings submitted to the ATC and derived from Appendix Tables D.17 to D.26.

Table D.17

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1978

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Montréal - St. John's	-	-	-	-	-	107	427	441	84	-	-	-	1 059
- Vancouver	-	-	-	-	-	369	2 302	1 966	128	-	-	-	4 765
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	105	1 013	973	234	-	-	1 219	3 544
- Charlottetown	-	-	-	-	-	75	581	740	-	-	-	-	1 396
- Edmonton	-	-	-	-	-	77	1 008	887	342	-	-	905	3 219
- Halifax	-	-	-	-	-	83	934	744	100	-	-	209	2 070
- St. John's	-	-	-	-	-	304	1 416	1 590	63	-	-	162	3 535
- Vancouver	-	-	-	-	-	1 670	6 540	5 896	1 509	756	-	2 197	18 568
Vancouver - Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	88	-	-	-	88
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	826	826
TOTAL	-	-	-	-	-	2 790	14 221	13 237	2 548	756	-	5 518	39 070
% of TOTAL	-	-	-	-	-	7.1	36.5	33.9	6.5	1.9	-	14.1	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.18

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1979

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Brandon - Charlottetown	-	368	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	368
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	-	590	-	-	-	-	-	590
- St. John's	-	-	-	-	-	52	182	145	-	-	-	-	379
Toronto - Calgary	215	-	-	-	-	1 033	3 028	2 280	920	-	-	1 237	8 713
- Edmonton	-	-	-	-	-	290	1 442	1 069	220	-	-	851	3 872
- Halifax	210	-	-	-	-	108	580	335	-	-	-	368	1 601
- St. John's	159	-	-	-	-	239	831	459	-	-	-	358	2 046
- Vancouver	221	-	-	-	-	1 321	4 103	4 699	1 529	90	-	1 686	13 649
- Winnipeg	-	142	291	148	200	735	1 004	1 112	616	598	-	-	4 846
Vancouver - Terrace	-	-	-	-	-	-	-	163	-	-	-	-	163
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	431	431
TOTAL	805	510	291	148	200	3 778	11 760	10 262	3 285	688	-	4 931	36 658
% of TOTAL	2.2	1.4	0.8	0.4	0.5	10.3	32.1	28.0	9.0	1.9	-	13.4	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.19

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1980

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	180	839	924	-	-	-	-	1 943
Toronto - Calgary	125	-	-	-	745	1 368	3 028	4 209	105	95	378	3 682	13 735
- Edmonton	84	-	-	-	-	296	898	1 514	1 050	27	-	2 399	6 268
- Gander	-	-	-	-	-	-	150	174	-	-	-	-	324
- Penticton	-	-	-	-	-	121	-	-	-	-	-	-	121
- St. John's	-	-	-	-	-	66	235	531	-	-	-	-	832
- Vancouver	1 292	-	-	-	1 761	5 880	11 894	14 276	6 024	2 028	743	5 619	49 517
- Winnipeg	-	-	-	-	-	348	884	1 015	101	-	-	541	2 889
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	46	-	-	-	14	153	647	860
- Edmonton	25	-	-	-	-	76	-	469	1 015	26	-	1 009	2 620
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	375	375
TOTAL	1 526	-	-	-	2 506	8 381	17 928	23 112	8 295	2 190	1 274	14 272	79 484
% of TOTAL	1.9	-	-	-	3.1	10.5	22.6	29.1	10.4	2.8	1.6	18.0	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.20

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1981

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Calgary - St. John's	-	-	-	-	-	-	-	119	-	-	-	-	119
Dryden - Winnipeg	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	450	1 652	1 546	99	-	-	362	4 109
- Edmonton	-	-	-	-	-	161	781	914	102	-	-	-	1 958
- Vancouver	-	-	-	-	-	156	903	1 096	141	-	-	155	2 451
Thunder Bay - Winnipeg	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Toronto - Calgary	1 109	-	-	-	3 269	6 547	14 193	16 813	8 112	1 811	1 012	3 831	56 697
- Dryden	-	-	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
- Edmonton	1 221	-	-	-	-	845	4 846	4 783	1 152	-	-	2 132	14 979
- St. John's	-	-	-	-	-	-	357	480	100	-	-	115	1 052
- Sioux Lookout	-	-	-	-	-	-	-	218	-	-	-	-	218
- Thunder Bay	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
- Vancouver Bay	3 625	-	-	-	1 592	7 514	14 160	14 833	6 903	1 887	2 849	7 730	61 093
- Winnipeg	-	-	79	-	-	167	893	770	120	-	-	430	2 459
Vancouver - Calgary	133	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133
- Edmonton	677	-	-	-	-	-	75	35	-	-	-	151	938
TOTAL	6 765	-	152	-	4 861	15 840	37 860	41 607	16 729	3 698	3 861	14 906	146 279
% of TOTAL	4.6	-	0.1	-	3.3	10.9	26.0	28.4	11.4	2.5	2.6	10.2	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.21

DOMESTIC ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1982

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Calgary - Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
- London	-	-	-	-	-	666	1 070	623	182	-	-	-	2 541
- Windsor	-	-	-	-	-	63	514	408	-	-	-	-	985
Montréal - Calgary	141	-	-	-	-	1 179	824	1 487	1 208	1 040	-	-	5 879
- Edmonton	145	-	-	-	-	56	377	561	50	-	-	-	1 189
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	-	150	-	-	-	150
Toronto - Calgary	2 053	-	-	-	3 497	7 870	14 116	16 710	8 402	6 381	-	4 322	63 351
- Edmonton	1 234	-	-	-	-	1 109	5 621	7 800	3 268	-	-	3 505	22 537
- London	-	-	-	-	-	8	-	181	-	-	-	-	189
- St. John's	134	-	-	-	-	434	1 147	393	-	-	-	-	2 108
- Vancouver	4 820	1 872	2 049	1 971	3 755	13 472	16 121	21 530	12 680	9 723	3 727	15 098	106 818
- Winnipeg	-	-	-	-	-	142	993	917	-	-	-	343	2 395
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	923	164	504	960	1 352	-	552	4 455
- Edmonton	145	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	213	358
- Inuvik	-	-	-	-	-	446	-	-	-	-	-	-	446
- Montréal	153	-	-	-	-	1 014	481	1 160	1 423	1 216	-	218	5 665
- Windsor	-	-	-	-	-	40	306	465	-	-	-	-	811
- Winnipeg	-	-	-	-	216	2 352	542	2 409	1 728	-	-	-	7 247
TOTAL	8 825	1 872	2 049	1 971	7 468	29 774	42 276	55 148	30 055	19 712	3 727	24 251	227 128
% of TOTAL	3.9	0.8	0.9	0.9	3.3	13.1	18.6	24.3	13.2	8.7	1.6	10.7	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.22

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1978

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Montréal - La Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72	72
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	475	1 062	829	634	-	-	-	3 000
- Vancouver	-	-	-	-	-	-	-	-	216	-	-	-	216
TOTAL	-	-	-	-	-	475	1 062	829	850	-	-	72	3 288
% of TOTAL	-	-	-	-	-	14.4	32.3	25.2	25.9	-	-	2.2	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.23

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1979

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Bagotville - La Grande	75	-	-	-	51	-	-	-	-	-	-	-	126
- Québec	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
Montréal - La Grande	-	-	-	288	196	966	294	588	483	250	-	-	3 065
- London	-	-	-	-	-	-	-	117	-	-	-	-	117
- Québec	10	179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	117	-	-	-	-	117
Ottawa - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	27
Québec - La Grande	-	-	-	-	98	66	-	-	-	-	-	-	164
- Sept-Îles	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
Sept-Îles - Port Cartier	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
- Wabush	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	896	884	872	934	-	-	-	3 586
- Vancouver	-	-	-	-	-	92	-	-	-	243	-	-	335
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	52
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	28
- Edmonton	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	33
- Regina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68	68
- Saskatoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	138	138
TOTAL	113	352	-	288	345	2 081	1 178	1 694	1 417	493	-	285	8 246
% of TOTAL	1.4	4.3	-	3.5	4.2	25.0	14.3	20.6	17.2	6.0	-	3.5	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.24

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1980

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Calgary - Regina	-	-	112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112
- Saskatoon	-	38	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80
Matane - Baie Comeau	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
- House Harbour	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
- Mont Joli	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
- Rimouski	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
Montréal - Bagotville	-	-	-	-	-	-	-	47	-	-	-	-	47
- Gagnon	-	-	-	-	-	-	83	-	-	-	-	-	83
- La Grande	-	-	30	86	97	314	191	-	239	236	86	-	1 279
- Ottawa	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
- Québec	-	-	-	46	-	-	-	-	-	-	-	-	46
- Sept-Îles	-	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- Val d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	40
Ottawa - La Grande	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	-	96	-	86	36	-	-	218
- Mont Joli	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
- Ottawa	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
- Rimouski	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
- Val d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	-	-	124
St. Pierre - Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	33
- Sydney	-	-	-	-	-	-	-	-	1 104	-	-	-	1 104
Saskatoon - Regina	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Sept-Îles - House Harbour	-	-	-	45	-	-	-	-	-	-	-	-	45
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	411	666	1 129	647	-	-	2 057	4 910
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 481	1 481
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319	319
Vancouver - Calgary	-	122	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	264
- Edmonton	-	97	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-	266
- Kelowna	-	906	489	-	-	-	-	-	-	-	-	98	1 493
- Prince George	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211	-	211
- Regina	152	764	231	-	-	-	-	-	-	-	-	111	1 258
- Saskatoon	578	436	240	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 254
TOTAL	826	2 363	1 513	376	97	725	1 036	1 176	2 109	436	297	4 066	15 020
% of TOTAL	5.5	15.7	10.1	2.5	0.7	4.8	6.9	7.8	14.0	2.9	2.0	27.1	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.25

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1981

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Calgary - Kelowna	171	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	110	-	-	-	-	110
- Vancouver	-	-	-	-	228	-	-	-	-	-	-	-	228
Edmonton - Inuvik	-	-	-	-	-	215	-	-	-	-	-	-	215
- Victoria	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	212
Montréal - Bromont	-	-	-	-	-	-	-	-	96	-	-	-	96
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	227	-	227
- Frobisher Bay	-	-	-	-	-	238	-	-	-	-	-	-	238
- Halifax	-	-	130	121	-	-	-	-	-	-	-	-	251
- La Grande	-	-	-	195	531	1 008	-	574	276	158	-	-	2 742
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	179	-	-	-	-	179
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	59	-	-	-	-	59
Ottawa - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	236
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	98	-	194	-	-	-	-	292
- Mont Joli	-	-	-	-	-	-	-	-	86	-	-	-	86
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	119	-	-	-	-	119
Toronto - Calgary	-	-	238	-	-	1 588	2 545	945	-	-	-	-	5 316
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	70
- North Bay	-	-	-	-	-	-	-	120	-	-	-	-	120
- St. John's	-	-	-	-	-	-	175	399	-	-	-	-	574
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	594	-	-	-	-	594
- Vancouver	-	-	238	189	-	-	-	-	-	-	-	-	427
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	99	-	-	-	-	99
Vancouver - Inuvik	-	-	-	-	-	234	467	-	-	-	-	-	701
- Kelowna	-	889	937	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 826
- Penticton	-	-	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
- Regina	132	347	165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	644
Winnipeg - Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	399	-	-	-	-	399
Yellowknife - Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	397	-	-	-	-	397
- Winnipeg	-	-	-	-	-	198	431	224	-	-	-	-	853
TOTAL	515	1 236	1 783	505	759	3 579	3 618	4 482	458	158	227	236	17 556
% of TOTAL	2.9	7.0	10.2	2.9	4.3	20.4	20.6	25.6	2.6	0.9	1.3	1.3	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.26

DOMESTIC INCLUSIVE TOUR CHARTER PASSENGERS BY ORIGIN AND DESTINATION
LEVEL I AIR CARRIERS
1982

City Pairs	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Great Bear Lake - Great Slave Lake	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	33
Montréal - Calgary	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- La Grande	-	-	-	-	238	-	289	490	-	98	-	-	1 115
- Québec	-	-	-	-	-	158	-	-	-	-	-	-	158
- Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	48	-	-	-	-	48
- St. Catharines	-	-	-	-	-	204	-	-	-	-	-	-	204
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	-	-	94	-	-	-	-	94
Toronto - Calgary	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- Montréal	-	-	-	-	-	-	75	-	-	-	-	-	75
- Sept-Îles	-	-	-	-	119	-	-	-	-	-	-	-	119
- Vancouver	-	66	1 115	640	-	-	-	-	-	-	-	-	1 821
Winnipeg - Great Bear Lake	-	-	-	-	-	-	509	341	-	-	-	-	850
- Great Slave Lake	-	-	-	-	-	72	115	-	-	-	-	-	187
TOTAL	-	66	1 201	640	357	434	988	1 006	-	98	-	-	4 790
% of TOTAL	-	1.4	25.1	13.4	7.4	9.1	20.6	21.0	-	2.0	-	-	100.0

Source: Aviation Statistics Centre - Statement 41.

Table D.27

MONTHLY DISTRIBUTION OF REVENUE PASSENGER-KILOMETRES
BY DOMESTIC LOW-PRICED AIR FARE TYPE
1978, 1980, 1982
I

Month	1978				1980				1982			
	Scheduled	Charter			Scheduled	Charter			Scheduled	Charter		
		ABC's	ITC's	Total		ABC's	ITC's	Total		ABC's	ITC's	Total
January	3.8	-	-	3.6	5.8	2.1	3.9	5.6	6.8	4.0	-	6.5
February	1.6	-	-	1.5	6.3	-	8.3	6.0	6.1	1.0	2.3	5.5
March	3.6	-	-	3.3	5.0	-	5.5	4.7	7.1	1.0	41.1	6.5
April	3.8	-	-	3.6	6.6	-	0.9	6.2	7.8	1.0	22.1	7.1
May	6.5	-	-	6.1	10.3	3.3	0.4	9.9	8.9	3.3	3.9	8.3
June	11.7	7.5	15.4	11.5	8.6	11.0	5.9	8.7	10.8	12.8	2.3	11.0
July	20.7	36.6	34.5	21.7	12.3	23.3	8.9	12.9	14.8	18.3	14.6	15.2
August	16.9	33.6	26.9	17.8	12.3	29.4	12.8	13.2	15.2	24.0	12.7	16.1
September	10.0	6.7	22.4	9.8	8.3	10.3	10.1	8.4	9.3	13.0	-	9.7
October	7.4	2.2	-	7.1	9.8	3.0	1.5	9.4	4.9	8.7	1.0	5.3
November	4.0	-	-	3.8	7.3	1.5	0.8	7.0	4.0	1.9	-	3.8
December	10.0	13.4	0.8	10.2	7.4	16.1	41.0	8.0	4.3	11.0	-	5.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Source: Derived from Appendix Table D.16.

Table D.28

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
AIR CANADA
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Halifax-St. John's			
June	64	4 853	2 349
July	62	6 762	3 690
August	68	7 962	3 914
Halifax-Sydney			
June	52	4 345	1 559
July	60	6 156	2 753
August	62	6 487	2 682
Montréal-Ottawa			
June	56	12 417	4 465
July	47	22 250	6 015
August	53	25 938	6 111
Montréal-Québec			
June	68	4 633	2 166
July	56	7 520	2 443
August	60	8 361	2 623
Montréal-Toronto			
June	62	32 663	11 618
July	57	52 183	14 991
August	66	61 883	16 131
Montréal-Val D'or			
June	44	1 515	629
July	41	2 699	622
August	55	2 854	657

Table D.28 (Cont'd)

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
AIR CANADA
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Regina-Calgary			
June	66	5 187	1 608
July	76	7 788	1 771
August	73	7 394	1 300
Regina-Edmonton			
June	42	1 910	402
July	56	4 175	487
August	54	4 003	229
Regina-Winnipeg			
June	60	4 201	1 229
July	59	8 041	1 895
August	60	8 677	1 718
Toronto-Halifax			
June	77	21 103	9 855
July	92	32 297	21 475
August	96	33 335	21 632
Toronto-Thunder Bay			
June	68	5 121	2 967
July	68	8 717	4 221
August	98	9 252	4 038
Toronto-Sault Ste. Marie			
June	59	2 490	1 314
July	66	5 028	1 936
August	97	4 901	1 817

Table D.28 (Cont'd)

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
AIR CANADA
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Thunder Bay-Winnipeg			
June	68	1 621	1 245
July	83	3 195	1 909
August	97	3 507	2 495
Vancouver-Calgary			
June	63	33 354	11 375
July	68	46 491	12 850
August	69	56 680	12 920
Vancouver-Edmonton			
June	56	22 189	7 732
July	70	29 754	7 993
August	72	34 456	7 240
Vancouver-Victoria			
June	70	5 698	2 857
July	74	8 077	3 288
August	80	9 588	3 699

Notes: (1) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(2) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

Table D.29

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
CP AIR
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor[1] %	B-Class Seats[2]	B-Class Passengers
Montréal-Ottawa			
June	51	2 530	1 541
July	55	2 676	1 651
August	55	2 436	1 424
Montréal-Toronto			
June	76	12 324	10 489
July	73	13 079	10 682
August	75	12 245	10 277
Vancouver-Calgary			
June	69	14 081	10 425
July	67	14 186	10 259
August	62	13 135	8 875
Vancouver-Edmonton			
June	66	10 042	7 846
July	64	9 583	7 129
August	58	9 198	6 500
Vancouver-Victoria			
June	59	4 226	2 754
July	54	4 020	2 392
August	65	3 750	2 694

Notes: (1) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(2) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

Table D.30

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS (1963) LTD.
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Toronto-Halifax			
June	55	10 142	6 512
July	66	11 042	9 057
August	77	12 582	10 629
Halifax-St. John's			
June	67	8 884	5 186
July	68	9 686	6 594
August	75	10 802	7 330
Halifax-Sydney			
June	65	5 745	3 414
July	67	6 334	4 302
August	64	6 311	4 100

Notes: (1) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(2) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

Table D.31

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
NORDAIR LTD.(1)
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(2)	B-Class Seats(3)	B-Class Passengers
	%		
Montréal-Ottawa			
June	34	3 845	709
July	30	3 090	821
August	-	-	-
Montréal-Toronto			
June	47	9 575	2 064
July	38	7 450	2 400
August	-	-	-
Montréal-Val D'or			
June	46	2 355	552
July	44	2 059	512
August	-	-	-
Thunder Bay-Winnipeg			
June	32	5 365	1 358
July	30	4 290	1 927
August	-	-	-
Toronto-Thunder Bay			
June	64	5 093	3 151
July	53	3 630	3 061
August	-	-	-
Toronto-Sault Ste. Marie			
June	62	5 260	2 805
July	52	4 560	3 256
August	-	-	-

Notes: (1) Nordair curtailed operations at the end of July due to strike by ground personnel.

(2) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(3) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

Table D.32

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Vancouver-Edmonton			
June	49	5 190	2 497
July	74	6 545	5 115
August	76	5 109	4 712
Vancouver-Calgary			
June	44	6 301	2 844
July	57	7 426	4 943
August	54	6 857	4 427
Vancouver-Victoria			
June	49	6 120	2 634
July	50	8 026	4 980
August	58	8 381	5 548
Regina-Calgary			
June	58	5 419	3 218
July	66	4 733	3 747
August	71	6 690	5 396
Regina-Edmonton			
June	42	2 150	830
July	52	2 459	1 535
August	50	2 341	1 411
Regina-Winnipeg			
June	43	5 421	2 330
July	51	5 991	3 931
August	48	5 693	3 623

Notes: (1) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(2) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

Table D.33

CAPACITY AND UTILIZATION BY SELECTED FLIGHT SEGMENTS
QUEBECAIR
JUNE - AUGUST 1982

	Service Load Factor(1)	B-Class Seats(2)	B-Class Passengers
	%		
Montréal-Québec			
June	58	5 983	1 236
July	48	6 060	1 242
August	52	6 342	1 200
Montréal-Toronto			
June	36	3 049	661
July	29	3 535	641
August	42	3 395	1 107

Notes: (1) Service load factor is calculated by dividing the total traffic (includes "Y" Class plus "B" Class) by the total capacity.

(2) B-Class seats as defined by carrier; it is noted that after the advance booking closing date, unsold discount seats are returned to the full-fare inventory.

Source: Special filings submitted to the ATC.

APPENDIX E

CANADIAN AND U.S. CITY PAIRS FOR FARE COMPARISONS

Appendix E.1

DATA FOR CANADIAN AND U.S.
DOMESTIC FARE COMPARISON

			1977 Passenger Volume	One-way Distance (km's)	July 1980 Regular Fare	July 1982 Regular Fare	July 1980 Lowest Available Fare	July 1982 Lowest Available Fare
1.	Montréal	- Toronto	1 403 430	506	142	200	68	100
	Boston	- New York	2 100 230	307	104	50	52	50
	Chicago	- Minneapolis	1 141 950	550	144	222	76	112
2.	Ottawa	- Toronto	790 260	363	126	176	59	88
	New York	- Pittsburgh	867 600	518	156	230	78	36
	Chicago	- St. Louis	727 060	412	122	133	62	100
3.	Calgary	- Edmonton	590 110	248	70	111	49	72
	Houston	- New Orleans	582 010	501	69	86	44	48
	Atlanta	- Birmingham	554 040	216	87	146	50	91
4.	Montréal	- Ottawa	281 160	151	88	136	40	68
	Chicago	- Moline	279 250	235	93	104	54	85
	Fresno	- San Francisco	277 540	266	70	102	56	72
	Harrisburg	- Pittsburgh	267 850	280	106	170	53	84
5.	Montréal	- Québec	281 720	235	84	150	54	75
	Chicago	- Moline	279 250	235	93	104	54	85
	Fresno	- San Francisco	277 540	266	70	102	56	72
	Harrisburg	- Pittsburgh	267 850	280	106	170	53	84
6.	London	- Toronto	129 430	142	90	136	46	49
	Baltimore	- Boston	206 640	595	159	144	80	74
	Las Vegas	- Phoenix	205 680	410	87	170	65	57
7.	Kelowna	- Vancouver	149 040	281	90	132	59	86
	Richmond	- Washington	149 910	154	85	104	51	52
	Burbank	- Las Vegas	145 490	359	81	132	72	86

8.	Toronto	- Windsor	146 550	313	116	164	87	82
	Charlotte	- Washington	145 120	526	141	202	84	121
	Chicago	- Kalamazoo	144 830	187	98	180	59	114
9.	Prince George	- Vancouver	140 050	524	148	210	74	105
	Charlotte	- Greenville	141 870	121	74	112	41	74
	Baltimore	- Pittsburgh	138 790	323	106	128	53	71
10.	Sudbury	- Toronto	136 860	340	120	168	90	84
	Champaign	- Chicago	137 470	209	100	120	94	61
	Kansas City	- Omaha	136 230	256	96	132	48	86
11.	Edmonton	- Fort McMurray	121 180	400	116	172	75	112
	Syracuse	- Washington	122 850	478	157	180	79	90
	Atlanta	- Fayetteville	120 320	531	167	242	100	150
12.	Sault Ste. Marie	- Toronto	118 020	494	138	196	90	98
	Charlotte	- Columbia	118 130	143	65	120	51	80
	Greensboro	- Washington	116 490	393	117	170	70	105
13.	Regina	- Winnipeg	106 000	532	144	202	94	101
	Minneapolis	- Sioux Falls	104 720	317	104	200	62	124
	Chicago	- Waterloo	103 250	389	128	210	77	149
14.	Calgary	- Vancouver	438 260	685	162	228	78	114
	Denver	- San Francisco	423 300	1 540	296	370	207	214
	Chicago	- Hartford	407 300	1 252	259	418	168	209
15.	Toronto	- Winnipeg	396 200	1 502	260	368	127	184
	Atlanta	- Baltimore	395 850	927	207	310	114	151
	Chicago	- Houston	384 450	1 500	276	262	166	151
16.	Edmonton	- Vancouver	354 230	808	176	250	85	125
	Denver	- Las Vegas	349 510	991	222	302	109	162
	Charlotte	- New York	347 450	864	196	292	118	145
17.	Halifax	- Toronto	270 270	1 287	234	332	118	166
	Atlanta	- Dayton	270 010	695	178	268	98	161
	Atlanta	- Sarasota	267 800	715	181	288	118	172

18.	Halifax	- Montréal	217 130	803	176	248	89	124
	Atlanta	- Melbourne	215 320	713	181	290	118	133
	Denver	- San Diego	212 310	1 352	272	428	220	218
19.	Thunder Bay	- Toronto	204 020	909	188	266	105	133
	Chicago	- Tulsa	203 320	945	206	262	144	162
	Los Angeles	- Tucson	195 320	724	174	236	119	105
20.	Calgary	- Winnipeg	146 270	1 191	222	314	108	157
	Cleveland	- St. Louis	144 530	792	120	290	106	160
	Charlotte	- Chicago	143 070	948	216	338	141	170
21.	Edmonton	- Winnipeg	127 600	1 187	222	314	108	157
	Memphis	- New York	125 840	1 539	283	440	170	219
	Atlanta	- Syracuse	124 510	1 276	261	420	170	330
22.	Halifax	- St. Johns	114 710	880	186	262	104	131
	Dallas	- Louisville	113 390	1 173	237	374	154	189
	Philadelphia	- St. Louis	119 560	1 318	267	410	133	204
23.	Calgary	- Regina	105 610	661	158	224	90	112
	Los Angeles	- Reno	106 290	620	119	132	116	93
	Atlanta	- Providence	104 000	1 453	285	458	184	341
24.	Toronto	- Vancouver	539 290	3 342	482	686	219	343
	Chicago	- Phoenix	565 940	2 326	406	562	223	284
	Atlanta	- Los Angeles	500 310	3 312	507	620	279	310
25.	Calgary	- Toronto	370 840	2 686	402	572	189	286
	Los Angeles	- Washington	376 410	3 682	526	418	321	283
	Los Angeles	- Minneapolis	354 040	2 454	402	418	261	186
26.	Edmonton	- Toronto	294 400	2 687	402	572	189	286
	Los Angeles	- St. Louis	299 590	2 544	433	458	238	253
	New Orleans	- New York	285 240	1 901	242	454	191	238
27.	Vancouver	- Winnipeg	176 220	1 862	304	430	134	215
	Houston	- San Francisco	183 500	2 651	444	418	244	284
	Philadelphia	- San Francisco	167 740	4 065	435	448	304	265

28.	Montréal	- Vancouver	128 010	3 679	522	742	219	371
	Miami	- San Francisco	124 560	4 168	459	430	252	310
	Las Vegas	- St. Louis	122 240	2 208	389	539	224	238
29.	Regina	- Toronto	105 960	2 027	322	458	162	229
	Houston	- Las Vegas	106 650	1 976	356	322	178	190
	Dallas	- San José	103 200	2 324	407	370	224	257

Note: Canadian fares in current Canadian dollars, return air fares.

U.S. fares in current U.S. dollars, return air fares.

Sources: ATPCO PASSENGER TARIFF SET, July 7, 1982.
OFFICIAL AIRLINE GUIDE, July 1, 1980.

Appendix E.2

TOP 50 U.S. DOMESTIC MARKETS
RANKED BY COUPON O/D
1977

Rank	City Pair		Coupon O/D
1	Chicago	- New York	2 312 850
2	New York	- Washington	2 133 690
3	Boston	- New York	2 100 230
4	Los Angeles	- New York	1 509 970
5	Miami	- New York	1 502 980
6	Atlanta	- New York	1 459 100
7	Los Angeles	- San Francisco	1 436 480
8	Chicago	- Los Angeles	1 384 180
9	Ft. Lauderdale	- New York	1 322 240
10	Honolulu	- Kahului	1 308 230
11	Honolulu	- Los Angeles	1 252 930
12	Chicago	- Minneapolis	1 141 950
13	Honolulu	- Lihue	1 130 040
14	New York	- San Francisco	1 007 740
15	Las Vegas	- Los Angeles	978 980
16	Chicago	- Detroit	940 270
17	Chicago	- Washington	931 170
18	Atlanta	- Orlando	905 310
19	New York	- Pittsburgh	867 600
20	Atlanta	- Tampa	863 230
21	Atlanta	- Miami	850 450
22	Atlanta	- Dallas	844 640
23	Chicago	- Denver	844 210
24	Chicago	- San Francisco	836 410
25	Detroit	- New York	831 770
26	Boston	- Washington	811 580
27	Atlanta	- Chicago	801 300
28	Los Angeles	- San Diego	788 350
29	Dallas	- Houston	785 200
30	Honolulu	- San Francisco	739 690
31	Atlanta	- Washington	737 950
32	Dallas	- Los Angeles	730 320
33	Chicago	- St. Louis	727 060
34	Atlanta	- Jacksonville	719 850
35	Chicago	- Pittsburgh	702 390
36	Cleveland	- New York	696 450
37	Atlanta	- Houston	681 090
38	Boston	- Chicago	678 720
39	Atlanta	- New Orleans	664 460
40	Dallas	- New York	652 050
41	Denver	- Los Angeles	645 390
42	Chicago	- Dallas	640 260
43	Chicago	- Philadelphia	618 120
44	Denver	- Salt Lake City	617 380
45	Atlanta	- Philadelphia	614 670
46	Chicago	- Cleveland	594 700
47	Chicago	- Kansas City	589 380
48	Houston	- New Orleans	582 010
49	Atlanta	- Ft. Lauderdale	570 980
50	Hilo	- Honolulu	569 600

Note: Intra state carriers were not required to file traffic to the C.A.B. Consequently, traffic figures for city pairs within the states of California, Texas, and Florida may be substantially understated.

Source: Civil Aeronautics Board, Origin-Destination Survey, Table 13.

Appendix E.2

TOP 30 CANADIAN DOMESTIC MARKETS
RANKED BY COUPON O/D
1977

Rank	City Pair		Coupon O/D
1	Montréal	- Toronto	1 403 430
2	Ottawa	- Toronto	790 260
3	Calgary	- Edmonton	590 110
4	Toronto	- Vancouver	539 290
5	Calgary	- Vancouver	438 260
6	Toronto	- Winnipeg	396 200
7	Calgary	- Toronto	370 840
8	Edmonton	- Vancouver	354 230
9	Edmonton	- Toronto	294 400
10	Vancouver	- Victoria	287 090
11	Montréal	- Québec	281 720
12	Montréal	- Ottawa	281 160
13	Halifax	- Toronto	270 270
14	Halifax	- Montréal	217 130
15	Thunder Bay	- Toronto	204 020
16	Vancouver	- Winnipeg	176 220
17	Kelowna	- Vancouver	149 040
18	Toronto	- Windsor	146 550
19	Calgary	- Winnipeg	146 270
20	Prince George	- Vancouver	140 050
21	Sudbury	- Toronto	136 860
22	London	- Toronto	129 430
23	Montréal	- Vancouver	128 010
24	Edmonton	- Winnipeg	127 600
25	Edmonton	- Fort McMurray	121 180
26	Sault Ste. Marie	- Toronto	118 020
27	Halifax	- St. John's	114 710
28	Regina	- Winnipeg	106 000
29	Regina	- Toronto	105 960
30	Calgary	- Regina	105 610

Source: I.A.T.F.A.

Appendix E.3

DATA FOR DOMESTIC AND TRANSBORDER COMPARISON

Route	Return Distance (Km's)	Return Regular Fare		Return Lowest Available Fare	
		July 1980	July 1982	July 1980	July 1982
Moncton-Saint John	258	88	128	66	64
Toronto-Buffalo	219	82	126	41	63
Halifax-Saint John	383	98	140	74	70
Vancouver-Seattle	409	78	104	51	74
Toronto-Windsor	624	116	164	87	82
Hamilton-Pittsburgh	631	134	176	87	97
Montréal-Toronto	1 014	142	200	68	100
Montréal-New York	1 072	150	228	66	123
Calgary-Saskatoon	1 040	142	200	92	100
Toronto-New York	1 178	158	258	79	129
Calgary-Vancouver	1 371	162	228	78	114
Halifax-Boston	1 316	174	288	131	187
Halifax-Toronto	2 572	234	332	118	166
Vancouver-San Francisco	2 572	204	384	145	199
Montréal-St. John's	3 235	260	368	131	184
Montréal-Atlanta	3 196	320	492	223	321
Vancouver-Winnipeg	3 724	304	430	134	215
Calgary-Los Angeles	3 885	328	502	207	326
Vancouver-Winnipeg	3 724	304	430	134	215
Toronto-Miami	3 975	348	512	161	205
Saskatoon-Toronto	4 413	344	490	173	245
Calgary-Chicago	4 445	412	574	251	372
Calgary-Toronto	5 372	402	572	189	286
Vancouver-Chicago	5 655	456	678	251	441
Toronto-Vancouver	6 685	482	686	219	343
Calgary-New York	6 550	508	754	279	490
Toronto-Vancouver	6 685	482	686	219	343
Toronto-Los Angeles	6 985	532	788	293	512
Montréal-Vancouver	7 358	522	742	219	371
Montréal-Los Angeles	7 934	612	898	337	583

Note: Fares are current Canadian dollars.

Sources: ATPCO, PASSENGER TARIFF SET, July 7, 1982.
OFFICIAL AIRLINE GUIDE, July 1, 1980.

RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

Revue des tarifs aériens réduits

Les cinq premières années

No 1983/05F

Canada

REVUE DES TARIFS AÉRIENS RÉDUITS

Les cinq premières années

(traduction)

Directeur du projet
et collaborateur,
J.A. Greig

Auteurs principaux,
T.E. Duffy
et P.R. Berlinguette

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Études du transport des passagers
Rapport nº 1983/05F
Novembre 1983

Original English text available:
"The Low-Priced Air Fare Review -
The First Five Years",
Report No. 1983/05E

Premier tirage, novembre 1983
Second tirage, revu et corrigé, mars 1984

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1983
Numéro de catalogue TT72-1983/05F
ISBN 0-662-92342-1

Imprimé au Canada

PRÉFACE

En janvier 1978, le gouverneur en conseil ordonnait à la Commission canadienne des transports de mettre sur pied, à titre d'expérience, une étude de trois ans sur les tarifs aériens intérieurs réduits. Dans le cadre du processus de contrôle et de révision de la période couverte par l'expérience, la Commission a publié, en 1978, 1979 et 1980, un rapport annuel comportant des statistiques sur le trafic, les parts du marché, l'offre et la méthode d'établissement des tarifs.

Depuis 1980, les transporteurs aériens canadiens n'ont pas cessé de prendre de l'expansion et ils ont introduit sur le marché des tarifs aériens intérieurs réduits en tenant compte de la réglementation en vigueur, de leurs propres vues du marché et des objectifs des sociétés. Au cours des dernières années, un type particulier de tarif aérien réduit a été introduit. Il diffère notablement des tarifs conventionnels appliqués au cours des années 1978 à 1980, ainsi que des autres tarifs actuels. Il s'agissait du tarif Aérobus de CP Air et il a connu un essor assez important jusqu'en mars 1982.

Des opinions diverses se sont formées quant au bien-fondé et à l'incidence du service Aérobus à tarifs aériens réduits. En mars 1982, la Commission canadienne des transports, tout en autorisant le maintien du tarif Aérobus jusqu'en octobre 1982, a ordonné une enquête approfondie sur l'Aérobus et sur d'autres tarifs très réduits. La Commission a aussi tenu une audience publique en juillet 1982, en vue d'établir des modalités d'application raisonnables pour les tarifs très réduits. À la suite de cette audience, des conditions normalisées ont été adoptées pour régir les tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs réguliers escomptés de plus de 25 p. 100. Le Comité a également ordonné de poursuivre l'enquête sur les tarifs aériens très réduits et de l'effectuer dans la perspective historique de la croissance des tarifs aériens intérieurs réduits entre 1978 et 1982. C'est pourquoi le présent rapport décrit en détails les résultats de l'enquête et fournit des données statistiques permanentes des tarifs aériens réduits pour la période allant de 1978 à 1982, ainsi qu'une analyse détaillée axée sur les années 1981 et 1982.

Canada

Le présent rapport a pour objet d'informer le Comité des tarifs avantageux pour les voyages aériens offerts dans le marché canadien des transporteurs aériens qui s'est toujours caractérisé par une grande stabilité. En tout état de cause, les vues exprimées dans le présent rapport sont celles des auteurs et ne sont pas nécessairement endossées par la Commission canadienne des transports.

Le vice-président à la recherche,

Yves Dubé

REMERCIEMENTS

Cette quatrième étude sur les tarifs aériens réduits a été menée conjointement par la Direction de la recherche et le Comité des transports aériens. Ainsi, pour ce rapport, on a mis à profit les connaissances et les conseils éclairés de plusieurs personnels différents de la Commission. Les auteurs aimeraient particulièrement remercier Mme Leesha Lin, M. Tom Johnson, Mmes Jody Shore, Sheila Rajani et Denise Léveillée de leur contribution à l'élaboration des bases de données ainsi qu'aux analyses effectuées. Ils aimeraient également remercier M. Kim Chong de sa participation à la composition des bases de données.

Les auteurs voudraient de plus remercier MM. Richard Fosbrooke et George Hariton de la Direction de la recherche de même que M. John Marko du Comité des transports aériens, qui ont tous trois révisé et commenté les ébauches de ce rapport.

Enfin, les auteurs remercient sincèrement tous les membres de la Division des publications ainsi que le personnel du centre de traitement des mots qui ont travaillé à la production de ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE		1
Chapitre 1	INTRODUCTION	7
	1.1 Objet	7
	1.2 Tarifs aériens réduits: définition	10
Chapitre 2	TRAFIC ET CAPACITÉ	19
	2.1 Services réguliers intérieurs: trafic, capacité et utilisation	19
	2.1.1 Trafic	19
	2.1.2 Capacité et utilisation	31
	2.2 Services affrétés intérieurs: trafic, capacité et utilisation	38
	2.2.1 Vol affrété avec réservation anticipée	39
	2.2.2 Affrètement pour voyage tout compris	41
	2.2.3 Participation des transporteurs	42
	2.3 Services intérieurs réguliers et d'affrètement: questions particulières	42
	2.3.1 Comparaison des parts du marché	42
	2.3.2 Tendances saisonnières et congestion	48
	2.3.3 Tarifs aériens réduits et distance parcourue	49
	2.3.4 Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours sur le segment Toronto-Vancouver	51
	2.3.5 Transporteurs régionaux: capacité et utilisation des tarifs réduits	55
Chapitre 3	STIMULATION, DIVERSION ET CONDITIONS DE VENTE	57
	3.1 Sondage auprès des passagers aériens canadiens (août 1982)	60
	3.2 Stimulation/Diversion	62
	3.3 L'efficacité des barrières	67
Chapitre 4	TARIFICATION ET RÉSULTATS D'EXPLOITATION	79
	4.1 Tendances des tarifs intérieurs	79

4.2 Comparaison des tarifs intérieurs réduits du Canada et des États-Unis 84
4.3 Rendement, recettes et rentabilité 90
4.4 Gamme des services et l'économique des transporteurs aériens 93
4.4.1 Barrières, demande et recettes 94
4.4.2 Barrières, demande et coûts d'exploitation de l'aéronef 95
4.4.3 Rendement d'exploitation 102

APPENDICES 105

A Chronologie des événements 107

B Comparaison des conditions de paiement des tarifs intérieurs réduits 113

C Données relatives au trafic, à la capacité et au coefficient d'occupation des transporteurs régionaux 145

D Tarifs aériens réduits: données détaillées relatives aux vols réguliers et affrétés 151

E Paires de villes canadiennes et américaines utilisées pour la comparaison des tarifs 189

TABLEAUX

1.1 Services réguliers intérieurs: tarifs aériens très réduits 11

1.2 Services réguliers intérieurs: tarifs aériens très réduits (Restrictions traditionnelles) 12

1.3 Services réguliers intérieurs: autres tarifs réduits déterminés par la démographie, la fréquence et les forfaits 15

1.4 Services d'affrètements intérieurs 17

2.1 Tendances des passagers-kilomètres payants: services réguliers intérieurs d'Air Canada et de CP Air (Changement en %) 21

2.2 Évolution des passagers-kilomètres payants sur les vols transcontinentaux à Air Canada et CP Air 22

2.3 Tendances des sièges-kilomètres disponibles: services réguliers intérieurs d'Air Canada et de CP Air (Changement en %) 32

2.4	Variation mensuelle des coefficients d'occupation: services réguliers intérieurs d'Air Canada et de CP Air (Coefficient d'occupation (%))	33
2.5	Changements annuels des PKP et des SKD intérieurs par rapport aux coefficients annuels d'occupation pour les services d'Air Canada et de CP Air	34
2.6	Tendances des sièges-kilomètres disponibles: services intérieurs d'Air Canada (Changement en %)	36
2.7	Tendances des sièges-kilomètres disponibles: services intérieurs de CP Air (Changement en %)	37
2.8	Tendances annuelles de la capacité et du trafic des VARA intérieurs pour les transporteurs aériens de niveau I: 1978-1982	39
2.9	Trafic intérieur VARA saisonnier en pourcentage du trafic total intérieur VARA par période, pour les transporteurs aériens de niveau I	40
2.10	Tendances annuelles de la capacité et du trafic des AVTC intérieurs pour les transporteurs aériens de niveau I: 1978-1982	41
2.11	Trafic à tarifs réduits comme pourcentage du marché intérieur total: 1978, 1980, 1982; transporteurs nationaux (Milliers de passagers-kilomètres payants)	44
2.12	Comparaison des passagers-kilomètres payants par type de tarif réduit pour le service intérieur: 1978, 1980, 1982 (Milliers de passagers-kilomètres payants)	46
2.13	Capacité et utilisation: juin - août 1982, vols réguliers et affrétés Toronto-Vancouver	47
2.14	Trafic à tarifs réduits intérieur comme pourcentage du trafic à tarifs réduits total par période	48
2.15	Congestion sur les segments-clés	50
2.16	Coefficient d'occupation moyen intérieur pour le troisième trimestre: passagers à plein tarif des transporteurs nationaux	51
2.17	Capacité et utilisation par segment de vol choisi: Air Canada et CP Air 1982	52
2.18	Capacité et utilisation en 1982 pour Air Canada et CP Air: Toronto-Vancouver	54

2.19	Trafic intérieur à tarifs réduits comme pourcentage du trafic total par segment de vol choisi: juin - août 1982, transporteurs nationaux et régionaux	56
3.1	Stimulation/diversion - Aérobus/Skydeal, Skysaver Un aller/deux jours, août 1982	63
3.2	Options de rechange des passagers stimulés	65
3.3	Historique des taux de stimulation/diversion attribués aux tarifs aériens réduits en fonction des données recueillies par sondage	66
3.4	Motif du voyage exprimé en pourcentage des passagers se prévalant de certains services aériens à tarifs réduits	68
3.5	Réactions des passagers à l'introduction des barrières	71
3.6	Incidence des barrières imposées individuellement aux passagers de l'Aérobus/Skydeal et du Skysaver Un aller/deux jours lorsque la solution de rechange est le plein tarif de la classe économique	72
3.7	Caractéristiques des produits et certains résultats tirés des enquêtes sur les tarifs aériens réduits récents	76
4.1	Indice des tarifs réguliers (tarifs de juillet)	83
4.2	Tendances des rendements par passagers-kilomètres payants (Réseau intérieur d'Air Canada et de CP Air)	91
4.3	Incidence des tarifs réduits sur les recettes (Changement en pourcentage par rapport à l'année précédente)	91
4.4	Tendances des ratios recettes/dépenses (Système intérieur d'Air Canada et de CP)	92
4.5	Barrières et structure de marché correspondante	96

FIGURES

2.1	Tendances des passagers-kilomètres payants sur les services intérieurs réguliers d'Air Canada et de CP Air	20
2.2	Trafic transcontinental d'Air Canada et de CP Air et produit national brut	23

2.3	La part des passagers-kilomètres payants de CP Air dans les services réguliers transcontinentaux totaux	28
2.4	La part des passagers-kilomètres payants de CP Air dans les services réguliers transcontinentaux totaux	30
2.5	Part des transporteurs de niveau I dans le marché intérieur des VARA	43
4.1	Comparaison des tarifs aériens les plus bas offerts au Canada en juillet 1977, 1980 et 1982	80
4.2	Comparaison des tarifs économiques réguliers offerts au Canada en juillet 1977, 1980 et 1982	81
4.3	Comparaison des tarifs aériens les plus bas offerts au Canada et aux États-Unis en juillet 1980 et 1982	87
4.4	Comparaison des tarifs économiques réguliers offerts au Canada et aux États-Unis en juillet 1980 et 1982	89
4.5	Rendement des transporteurs aériens en fonction des combinaisons de produits: variation de la taille des aéronefs	97
4.6	Rendement des transporteurs aériens en fonction des combinaisons de produits: variation de la fréquence des vols	98

SOMMAIRE

La Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années constitue une analyse corrélative du trafic et de la capacité, de la stimulation et de la diversion, de l'efficacité des barrières ainsi que de la rentabilité et des rendements.

En ce qui concerne le trafic et la capacité, les tendances suivantes ont été observées:

a) Le trafic total annuel des vols intérieurs réguliers des transporteurs nationaux, qui avait augmenté de 1977 à 1980, a ralenti en 1981 et a diminué en 1982.

b) La capacité intérieure annuelle offerte par les transporteurs nationaux réguliers a continué de croître jusqu'en 1981 pour ensuite diminuer en 1982, moins rapidement toutefois que le trafic.

c) En raison de la baisse du trafic intérieur et du retard mis à ajuster la capacité intérieure, les coefficients d'occupation enregistrés par les transporteurs nationaux réguliers ont baissé en 1981 et 1982.

d) Le volume du trafic intérieur régulier à tarifs réduits a triplé de 1978 à 1982; il représentait 37 % du trafic global en 1982, contre 14,5 % en 1978.

e) En 1982, le trafic intérieur à tarifs réduits représentait respectivement 31 % et 56 % du trafic intérieur total d'Air Canada et de CP Air.

f) La disponibilité accrue des tarifs réduits Aérobus de CP Air a eu pour conséquence directe l'augmentation de la part de CP Air dans le trafic transcontinental total; cette situation a pris fin lorsqu'Air Canada a lancé ses tarifs réduits Skysaver Un aller/deux jours sur un grand nombre de ces marchés.

g) Dans la plupart des cas, une forte proportion du trafic intérieur régulier à tarifs réduits se trouvent sur les marchés des vols long-courriers et à fort volume.

h) Lorsque les transporteurs nationaux et régionaux desservent les mêmes marchés, rien n'indique que le nombre de transporteurs ait une influence quelconque sur la proportion de trafic aérien à tarifs réduits transporté par rapport au trafic total.

i) L'inconvénient que constituerait, pour les passagers payant plein tarif, l'affluence excessive créée par l'accroissement du volume du trafic intérieur régulier à tarifs réduits, n'a pas été constaté au cours de 1982.

j) Il n'a pas non plus été constaté en 1981 et 1982 que le fait d'offrir des tarifs réduits pour le trafic intérieur régulier permettait d'atténuer la période de pointe saisonnière du trafic et la capacité, comme cela s'était produit de 1978 à 1980.

k) Le volume du trafic intérieur des VARA a plus que quintuplé de 1978 à 1982 et représentait 10,5 % du trafic intérieur global à tarifs réduits des transporteurs nationaux réguliers et des exploitants de services non réguliers, contre 5,6 % en 1978.

l) Les VARA ont à nouveau été effectués principalement au cours de la période de pointe de juin, juillet et août, quoiqu'on ait observé en 1982 une tendance à l'accroissement du trafic durant les périodes hors pointe.

m) Les transporteurs exploitant des VARA intérieurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen de 81 % en 1982.

n) La part de Wardair dans le trafic intérieur des VARA était de 64 % en 1982, contre 58 % en 1980 lorsque ce transporteur a fait son entrée sur le marché intérieur des VARA.

o) Les vols Toronto-Vancouver et Toronto-Calgary représentaient 75 % du trafic global intérieur des VARA en 1982.

p) Les AVTC intérieurs n'ont pas constitué un facteur significatif sur le marché puisqu'ils ne représentaient pas même 1 % du trafic intérieur global à tarifs réduits des transporteurs nationaux réguliers et des exploitants de services non réguliers en 1978, 1980 et 1982.

En ce qui concerne la stimulation et la diversion et l'efficacité des barrières, on a pu observer que:

a) Comparativement aux tarifs à barrières plus fortes qui les ont précédés, les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours sont caractérisés plus par la diversion et moins par la stimulation du trafic.

b) Comparativement aux barrières relatives au voyage, les barrières relatives au confort ne réussissent pas à réduire au minimum, aussi efficacement, le taux de diversion de la demande de pleins tarifs et le seuil d'exclusion de la demande de tarifs réduits.

c) Le fait que beaucoup de passagers ne soient pas conscients des barrières relatives au confort liées à leur tarif révèle que ces barrières sont sans doute mal comprises et que, pour cette raison peut-être, elles ne sont pas particulièrement efficaces pour segmenter le marché.

d) À un niveau de prix donné, l'addition d'une barrière supplémentaire aux tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours a une influence proportionnelle sur le volume de diversion et de stimulation du trafic.

e) Deux enquêtes récentes montrent que les passagers stimulés (sensibles au prix) peuvent, en dépit de barrières plus strictes, être engendrés en plus grand nombre par l'offre de rabais plus élevés. Il n'en va pas de même pour les passagers détournés (insensibles au prix) pour qui le service sur demande conserve une grande importance.

Aux plans rentabilité et rendements, l'analyse révèle que:

a) Les tarifs réguliers en classe économique ainsi que les tarifs réduits sur les marchés à plus fort volume ont diminué en termes réels entre 1977 et 1980; alors que les deux classes de tarifs étaient plus élevées en 1982 qu'en 1980, les tarifs réduits en termes réels se situaient à un niveau encore inférieur à celui de 1977, alors que les tarifs réguliers en classe économique étaient, en termes réels, légèrement supérieurs à ceux de 1977. À la même époque, les tarifs réguliers en classe économique pour les plus longs parcours se situaient encore en-deçà du niveau de 1970.

b) Les tarifs disponibles les moins élevés au Canada, en 1980, étaient en moyenne plus bas qu'aux États-Unis. Les tarifs canadiens ont augmenté en termes réels, entre 1980 et 1982, mais sont demeurés plus bas que les tarifs américains à tous les stades.

c) Les tarifs réguliers de la classe économique au Canada et aux États-Unis se trouvaient au même niveau en 1980. En 1982, les pleins tarifs dans ces deux pays avaient augmenté en termes réels, les tarifs des États-Unis (ajustés pour obtenir un pouvoir d'achat comparable) devenant relativement moins élevés que les tarifs canadiens pour les vols long-courriers, et relativement plus élevés pour les vols court-courriers.

d) Étant donné le rapport étroit qui existe entre le plus bas tarif offert et le tarif économique au Canada (ce rapport n'étant pas aussi manifeste aux États-Unis), il est évident que les voyageurs canadiens s'attendent à obtenir des réductions équivalentes quelle que soit la densité du marché dans lequel ils se trouvent. Ils sont donc traités plus équitablement que les voyageurs américains.

e) En ce qui a trait à la comparaison entre les tarifs aériens intérieurs du Canada et les tarifs aériens transfrontaliers Canada-États-Unis, il semblerait que les tarifs transfrontaliers aient augmenté plus rapidement que les tarifs intérieurs durant la période de deux ans, tandis que le tarif aller retour régulier et le plus bas tarif aller retour offert demeuraient à peu près semblables au cours de la même période, pour les paires de villes comparées.

f) Les rendements en termes réels pour les transporteurs des lignes principales ont baissé entre 1978 et 1980 et ont ensuite recommencé à augmenter, bien qu'en 1982 le rendement ait encore été inférieur à celui de 1977. De plus, vers 1982, le trafic et les recettes ont commencé à baisser après une période de croissance continue; les coûts n'ont pas baissé dans la même proportion que les recettes et par conséquent, en 1981, le rapport recettes/dépenses pour les transporteurs nationaux est devenu sensiblement négatif.

g) Sur la base d'une analyse préliminaire, il semble qu'il n'y ait <u>a priori</u> aucune raison pour conclure que le volume croissant de trafic aérien à tarifs réduits transporté au cours de ces dernières années a conduit d'une manière ou d'une autre à un

affaiblissement du rendement d'exploitation, dans la mesure où les mécanismes fondamentaux de gestion de la capacité ont été respectés. En fait, l'analyse semble prouver que l'élargissement du marché peut avoir permis aux transporteurs de diminuer leurs coûts ou de fournir des avantages externes, sur le plan du service, aux passagers à plein tarif en raison des fréquences de vols plus élevées. Cependant, l'analyse indique que ces avantages potentiels disparaissent très rapidement dans le cas où l'offre et la demande de places ne sont pas équilibrées.

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 Objet

En janvier 1978, le Gouverneur en conseil ordonnait à la Commission canadienne des transports de mettre sur pied et de mener, à titre d'expérience, une étude de trois ans sur les tarifs aériens intérieurs réduits, notamment sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée (VARA) intérieurs et autres tarifs comparables offerts par des transporteurs assurant des services à horaire fixe. Dans le cadre de cette étude, la Commission a publié une série de rapports concernant les années 1978, 1979 et 1980. Les rapports des années 1978 et 1979 contenaient surtout des résumés récapitulatifs des statistiques sur le trafic, les parts du marché, la capacité et la méthode d'établissement des tarifs aériens réduits. Le troisième rapport* contenait, outre une base de données semblable pour l'année 1980, une évaluation de l'incidence de ces tarifs au cours de la période 1978-1980 en fonction des critères de diversion et de stimulation du trafic, de l'utilisation de la capacité, des recettes et des rendements. Ce rapport plus exhaustif arrive à la conclusion que les résultats de l'évolution des tarifs aériens réduits jusqu'à cette date étaient en général positifs; les consommateurs en avaient bénéficié, les marchés s'étaient étendus et les compagnies aériennes avaient enregistré des profits.

En 1981 et 1982, les transporteurs aériens canadiens ont continué à élaborer et à mettre sur le marché des tarifs aériens réduits en tenant compte de leur cadre réglementaire ainsi que des considérations issues de leur perception particulière du marché et des objectifs visés par les compagnies. Un des derniers tarifs aériens réduits instaurés au cours de cette période diffère radicalement de ceux qui ont été introduits sur le marché au cours de la période 1978-1980. Il s'agissait, en premier lieu, de l'Aérobus de CP Air, suivi par le Skysaver Un aller/deux jours d'Air Canada. Contrairement aux tarifs aériens réduits précédents, ceux-ci n'étaient pas soumis aux contraintes habituelles des tarifs réduits, comme les réservations anticipées et les exigences en matière de durée minimale de séjours, et ils étaient fixés à un prix inférieur à celui des tarifs soumis à ces barrières particulières. Ce type particulier de service n'étant pas abordé dans les rapports précédents, il a fait l'objet de nombreuses opinions non fondées, en particulier quant à son

---

* R.W. DODD, J. BONNYMAN et J. SHORE, Revue des tarifs aériens réduits: Mise en perspective de trois années, rapport n° 1982/02F, Ottawa-Hull, Commission canadienne des transports, mars 1982.

incidence sur la stimulation et la diversion du trafic. Comme CP Air a continué à favoriser l'accès à ce type de service sur le marché, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, en mars 1982, tout en donnant son autorisation pour que le service proposé reste en vigueur jusqu'en octobre 1982, a aussi ordonné une enquête détaillée afin d'évaluer complètement l'incidence du tarif Aérobus. Étant donné qu'à la fin du mois de mai 1982, Air Canada a réagi à l'introduction du tarif Aérobus par CP Air en présentant le tarif Skysaver Un aller/deux jours, le Comité des transports aériens a ordonné que le nouveau service offert par Air Canada fasse également l'objet de l'enquête.

Durant les mois de juin et juillet 1982, le Comité des transports aériens, d'après les données et les indices dont il disposait, a conclu que l'utilisation croissante des tarifs aériens réduits Aérobus/Skydeal, Skysaver Un aller/deux jours et autres services semblables avait des répercussions financières sérieuses pour les transporteurs aériens et exigeait une réaction immédiate. Plutôt que d'imposer des mesures arbitraires dans ces circonstances (et en l'absence d'une enquête plus poussée), le Comité a tenu une audience afin de déterminer une mesure provisoire acceptable. À l'issue de cette audience, une série de restrictions minimales normalisées ont été adoptées pour les tarifs aériens réduits qui proposaient des rabais de plus de 25 %.

Simultanément, le Comité ordonnait que l'enquête visant à l'évaluation complète des tarifs réduits Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours se poursuive dans le contexte de l'évolution des tarifs aériens intérieurs réduits durant toute la période 1978-1982. Ainsi, le présent rapport, qui expose en détail les résultats de cette enquête, complète les trois revues des années 1978, 1979 et 1980 et constitue en fait le quatrième rapport de la série. Les renseignements consignés dans ce rapport visent à aider le Comité à établir un cadre de travail pour fixer une réglementation des tarifs aériens réduits qui permettra d'équilibrer l'offre de services à prix économiques et la stabilité à long terme de l'industrie canadienne des transports aériens. À cette fin, le présent rapport se concentre autour des points suivants:

a) une analyse en profondeur de l'incidence des tarifs aériens réduits sur la croissance du transport intérieur de passagers régulier et affrété;

b) une étude de l'influence des tarifs aériens très réduits et à faibles contraintes sur la stimulation et la diversion et de l'efficacité des barrières liées à ces tarifs, comparée à celles des autres tarifs aériens réduits; et

c) un examen de l'incidence des tarifs aériens réduits sur le rendement financier des transporteurs aériens.

Afin de faciliter l'analyse évoquée ci-dessus, ce rapport fournit également, aux appendices A et B, un résumé chronologique exhaustif des principaux événements qui ont marqué l'évolution des tarifs aériens réduits et un résumé détaillé des différents services aériens intérieurs à prix réduits. D'autres appendices fournissent la base de données statistiques utilisée pour un grand nombre de tableaux présentés dans le corps du texte.

La portée de ce rapport est plus large que celle des précédents, non seulement par la période envisagée mais aussi par la présence de données et d'éléments d'analyse concernant les transporteurs régionaux.

Le chapitre 2 présente les données concernant le trafic et la capacité des services d'affrètement et réguliers. À cette fin, la base de données élaborée dans les rapports des années 1978, 1979 et 1980 est étendue à 1981 et 1982 dans une présentation semblable. L'analyse initiale relie le trafic intérieur régulier total des transporteurs nationaux au trafic à tarifs réduits tout au long de la période. Ensuite, le trafic à tarifs réduits national et régional est également étudié sur certains marchés où s'exerce la concurrence; cependant, cette partie de l'analyse est limitée aux trois mois de la période de pointe de l'été 1982 en raison des contraintes des systèmes d'information des transporteurs régionaux. L'activité des services réguliers et d'affrètement à tarifs réduits est également examinée à la fois globalement et dans l'optique de certains marchés particuliers. À la suite de cette analyse, on souligne que les lacunes des données concernant les tarifs aériens réduits des transporteurs réguliers nationaux au cours de l'année 1981 ont nécessité une concentration sur la période plus récente de 1982.

Le chapitre 3 comprend une analyse en profondeur des deux plus récents et plus originaux (dans le sens traditionnel) des tarifs aériens réduits, qui sont l'Aérobus/Skydeal de CP Air et le Skysaver Un aller/deux jours d'Air Canada. Cette partie du rapport mesure l'efficacité et l'incidence de ces services relativement à la stimulation et à la diversion et examine la force respective des barrières qui les accompagnent.

Le chapitre 4 examine un certain nombre de questions, dont:

a) les tendances récentes dans l'établissement des tarifs réduits et des pleins tarifs au Canada et aux États-Unis,

b) les développements récents dans le rendement financier des transporteurs canadiens des lignes principales, et

c) le rapport entre la gamme de services offerts et le rendement d'exploitation.

1.2 Tarifs aériens réduits: définition

Afin d'expliquer la portée de la présente étude, les tableaux 1.1 à 1.4 fournissent une liste des tarifs aériens réduits les plus courants offerts au Canada sur les services aériens réguliers et d'affrètement jusqu'en octobre 1982. Les tarifs réguliers étudiés dans ce rapport sont énumérés dans les tableaux 1.1 et 1.2; ils ont reçu l'appellation générale de "tarifs aériens très réduits" puisque la réduction offerte pour ces services est de 25 % ou plus. Le tableau 1.1 trace les grandes lignes du tarif Aérobus/Skydeal de CP Air et du Skysaver Un aller/deux jours d'Air Canada, qui sont soumis à certaines restrictions comme la limitation des bagages enregistrés ou du service des repas (barrières relatives au confort). Le tableau 1.2 décrit les services à fortes réductions plus traditionnels qui ont été mis au point avant l'introduction de l'Aérobus/ Skydeal et du Skysaver Un aller/deux jours. Tout en offrant des rabais de 25 % ou plus, ces tarifs ont pour caractéristiques d'exiger la réservation à l'avance et une durée minimale de séjour, contraintes plus rigoureuses que dans le cas des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours. Le tableau 1.3 énumère les services à tarifs réduits qui correspondent à la définition des "fortes réductions" de 25 % ou plus, mais ils sont néanmoins généralement exclus de l'analyse dans ce rapport. Alors que ces tarifs correspondent aux niveaux de réduction, aucun d'eux ne donne lieu aux limitations traditionnelles concernant le voyage associées aux services des tableaux 1.1 et 1.2. Au lieu de cela, ces tarifs sont limités par les caractéristiques démographiques des acheteurs, par la limitation de la fréquence ou des parcours ou par leur association avec d'autres tarifs dans le cas d'un voyage tous frais compris.

Les transporteurs intérieurs à services d'affrètement offrent aussi d'autres types de tarifs aériens réduits classés comme vols d'affrètement avec réservation anticipée (VARA) et affrètements pour voyage tout compris (AVTC). Les tarifs VARA offrent seulement le trajet aérien alors que les AVTC offrent également l'hébergement et autres services au sol. Ce rapport, tout en présentant des données statistiques sur les tarifs AVTC, concentre son analyse, dans le domaine de l'affrètement, sur le service VARA. Le tableau 1.4 fournit les détails du tarif VARA offert par les services d'affrètement intérieurs. Quoique le tarif VARA soit réellement un type de tarif aérien réduit offert au public, il peut être divisé, en raison de la disposition relative aux "places excédentaires", en deux catégories différentes selon le moment où l'achat est réellement effectué. Généralement, les passagers qui envisagent de voyager sur un VARA

Tableau 1.1

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
TARIFS AÉRIENS TRÈS RÉDUITS

Nom commercial	Transporteur	Catégorie de tarif	Période	Réduction par rapport à la catégorie Y	Réservation anticipée	Durée de séjour min./max.	Paiement du billet	Frais de changement	Frais d'annulation	Bagages	Service de repas	Itinéraire	Accès du public aux réservations
Aérobus	CP	YL6 Y6/YX6/YW6 YH6/YHW6/YHX6	Normale Intermédiaire De pointe	28-62 % (2)	Néant	Néant	Au moment de la réservation	30 $(1)	100 %	1 article	Non	Aller simple ou aller retour	Uniquement par une agence ou en personne
Skydeal	CP	YL6 Y6/YX6/YW6 YH6/YHW6/YHX6	Normale Intermédiaire De pointe	28-62 % (2) (3)	Néant	Néant	Au moment de la réservation	30 $(1)	100 %	1 article	Oui	Aller simple ou aller retour	Uniquement par une agence ou en personne
Skysaver Un aller/ deux jours	AC	YL6 Y6/YX6/YW6 YH6/YHW6/YHX6	Normale Intermédiaire De pointe	28-62 % (3)	Néant	Néant	Au moment de la réservation	30 $(1)	100 %	1 article	Oui	Aller simple ou aller retour	Uniquement par une agence ou en personne

Remarques:

1) YL6 - aucun changement n'est permis; les changements sont permis pour les autres catégories de tarif jusqu'à 72 heures avant le départ et après cette limite moyennant des frais de 30 $.

2) Les tarifs Aérobus pour les allers simples sont basés sur 50 % du tarif réduit aller retour le plus bas offert sur le marché à l'exception du Super Skysaver, moins 4 $ pour compenser l'absence de service de repas.

3) Même réduction que l'Aérobus, plus 4 $ pour le service de repas.

Tableau 1.2

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
TARIFS AÉRIENS TRÈS RÉDUITS
(Restrictions traditionnelles)

Nom commercial	Transporteur	Catégorie de tarif	Période	Réduction par rapport à la catégorie Y	Réservation anticipée	Durée de séjour min./max.	Paiement du billet	Frais de changement	Frais d'annulation	Bagages	Service de repas	Itinéraire	Accès du public aux réservations
Nolipriz Canada (court-courrier) (1)	AC, CP EPA, QB	YLE183	Normale	50 %	7 jours	3 nuits ou 1er dim./ 60 jours	Dans les 7 jours ou avant la clôture de la période de réservation	20 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YOXE183	Interm.-sem.	45 %									
		YOWE183	Interm.-fin de sem.	35 %									
		YHXE183	De pointe-sem.	35 %									
		YHWE183	De pointe-fin de sem.	25 %									
Tarifs Takeoff	PWA	YLXE94	Normale-sem.	50 %	7 jours	1er dim./ 60 jours	Dans les 7 jours ou avant la clôture de la période de réservation	20 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YLWE94	Normale-fin de sem.	50 %									
		YOXE94	Interm.-sem.	45 %									
		YOWE94	Interm.-fin de sem.	35 %									
		YHXE94	De pointe-sem.	45 %									
		YHWE94	De pointe-fin de sem.	35 %									
Excursion aller retour	MD	YLE27	Normale	50 %	7 jours	2 jours/ 45 jours	Dans les 7 jours ou avant la clôture de la période de réservation	20 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YOXE27	Interm.-sem.	45 %									
		YOWE27	Interm.-fin de sem.	35 %									
		YHXE27	De pointe-sem.	35 %									
		YHWE27	De pointe-sem.	25 %									

Tableau 1.2 (suite)

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
TARIFS AÉRIENS TRÈS RÉDUITS
(Restrictions traditionnelles)

Nom commercial	Transporteur	Catégorie de tarif	Période	Réduction par rapport à la catégorie Y	Réservation anticipée	Durée de séjour min./max.	Paiement du billet	Frais de changement	Frais d'annulation	Bagages	Service de repas	Itinéraire	Accès du public aux réservations
Holiprix Canada (moyen-courrier) (2)	AC, CP	YLE184	Normale	50 %	21 jours	7 jours/ 60 jours	Dans les 7 jours ou la clôture de la période de réservation	20 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YOXE184	Interm.-sem.	45 %									
		YOWE184	Interm.-fin de sem.	35 %									
		YHXE184	De pointe-sem.	35 %									
		YHWE184	De pointe-fin de sem.	25 %									
Holiprix Canada (long-Courrier) (3)	AC, CP	YLE184	Normale	50 %	21 jours	7 jours/ 60 jours	Dans les 7 jours ou avant la clôture de la période de réservation	20 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YOXE184	Interm.-sem.	35 %-40 $									
		YOWE184	Interm.-fin de sem.	35 %									
		YHXE184	De pointe-sem.	25 %-40 $									
		YHWE184	De pointe-fin de sem.	25 %									
Forte réduction Canada	AC, CP	YE185	Directe	-	14 jours	1er dim./ 60 jours	Dans les 7 jours suivant la réservation ou avant la clôture de la période de réservation	30 $	100 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui
		YLE185	Normale	60 %									
		YOE185	Interm.	52 %- 8 $									
		YHXE185(4)	De pointe-sem.	43 %- 8 $									
		YHWE185(4)	De pointe-fin de sem.	43 %-38 $									

Tableau 1.2 (suite)

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
TARIFS AÉRIENS TRÈS RÉDUITS
(Restrictions traditionnelles)

Nom commercial	Transporteur	Catégorie de tarif	Période	Réduction par rapport à la catégorie Y	Réservation anticipée	Durée de séjour min./max.	Paiement du billet	Frais de changement	Frais d'annulation	Bagages	Service de repas	Itinéraire	Accès du public aux réservations
Super Skysaver	AC, CP	YE265	19 juin 1982-7 sept. 1982 seulement	50 %	45 jours	7 jours/ 30 jours	Au moment de la réservation	Néant	100 %	Normal	Oui	Aller retour	Oui
Tarif réduit de classe économique aller retour spécial	PWA	YR200(5)	19 juin 1982-7 sept. 1982 seulement	45 %	1 jour	3 jours ou 1er dim./ 60 jours	Dans les 7 jours suivant la réservation ou la même journée si la réservation est de moins de 7 jours	30 $	20 $	Normal	Oui	Aller retour	Oui

Remarques:

1) Moins de 1 207 kilomètres; Air Canada a mis ce produit sur le marché sous le nom de Skysaver.

2) Entre 1 207 et 2 203 kilomètres; Air Canada a mis ce produit sur le marché sous le nom de Skysaver.

3) Plus de 2 203 kilomètres; Air Canada a mis ce produit sur le marché sous le nom de Skysaver.

4) EPA a également offert ces deux catégories de tarif.

5) Offert pour 21 paires de villes de l'Ouest en provenance de Calgary et Edmonton à destination de Regina, Saskatoon, Vancouver, Victoria, Whitehorse et Winnipeg; en provenance de Saskatoon et de Regina à destination de Vancouver, Victoria et Winnipeg; en provenance de Vancouver et Victoria à destination de Winnipeg et entre Prince George et Vancouver.

Tableau 1.3

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
AUTRES TARIFS RÉDUITS DÉTERMINÉS PAR LA DÉMOGRAPHIE, LA FRÉQUENCE ET LES FORFAITS

Nom commercial	Transporteur(s)	Catégorie de tarif	Applicabilité	Réduction par rapport à la catégorie Y	Achat anticipé	Durée de séjour minimale	Frais de changement et d'annulation
(a) Facteurs démographiques							
Jeunes en attente	AC, QB, PWA EPA, CP, ND	Z	- Aller simple - Tous les parcours - De 12 à 21 ans	45 %	Néant	Néant	Néant
Jeunes avec réservation	PWA	YZ	- Aller simple - Tous les parcours - De 12 à 21 ans	15 %	Néant	Néant	Néant
Personnes âgées	AC, QB, PWA EPA, CP, ND	YCD	- Aller simple - Tous les parcours - Au-dessus de 65 ans	25 %	Néant	Néant	Néant
Tarif familial	AC, QB	-	- Chef de famille - Autres membres de 12 ans et plus - Autres membres de 2 à 11 ans	0 % 17 % 33 1/3 %	Néant	Néant	Néant
Achat en quantité	CP, ND	Y147	- Les billets doivent être achetés par blocs de 13 places	7.6 %	Néant	Néant	Néant
(b) Fréquence/Horaire							
Vols de nuits	AC, EPA, CP	YN	- Uniquement sur des vols particuliers entre des destinations spécifiques	50 %	Néant	Néant	Néant
Réservations de nuit	QB	-	- Uniquement sur des vols de nuit particuliers entre Montréal et Québec	35 %	Néant	Néant	Néant
Sunset/Sunrise	PWA	YN	- Uniquement pour des vols particuliers entre Edmonton et Kelowna/ Vancouver; entre Vancouver et Edmonton et entre Winnipeg et Saskatoon	40 %	Néant	Néant	Néant
Super Sunset/ Sunrise	PWA	YNS	- Uniquement pour des vols particuliers entre Vancouver et Victoria	59 %	Néant	Néant	Néant
Aller retour le même jour	CP	Y155	- Uniquement entre Ottawa et Toronto	20 %	Néant	Le même jour	Néant
Super Skysaver aller simple-milieu de journée	ND	-	- Aller simple pour les vols dont le départ se fait entre 11 h et 14 h	35 %	Néant	Néant	Néant

SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS
AUTRES TARIFS RÉDUITS DÉTERMINÉS PAR LA DÉMOGRAPHIE, LA FRÉQUENCE ET LES FORFAITS

Nom commercial	Transporteur(s)	Catégorie de tarif	Applicabilité	Réduction par rapport à la catégorie Y	Achat anticipé	Durée de séjour minimale	Frais de changement et d'annulation
Classe économique hors pointe	QB	YW	- Les samedis et dimanches sur les marchés de forte concurrence	25 %	Néant	Néant	Néant
Excursion trois jours	PWA	YE13	- Entre Vancouver et Victoria seulement	40 %	Néant	Néant	Néant
Tarifs escales	HD	-	- Uniquement pour les vols à une ou plusieurs escales	19 %	Néant	Néant	Néant
Tarifs escales	PWA	Y141	- Uniquement pour les vols effectuant une ou plusieurs escales sur des marchés limités	20 %	Néant	Néant	Néant
Top-up (en attente)	PWA	YL	- Uniquement pour les vols sans escale entre Vancouver et Calgary et entre Vancouver et Edmonton	40 %	3 heures	Néant	Néant
Sans réservation Walk-on	EPA	Y115	- Uniquement pour les vols entre Toronto et Halifax ou St. John's	50 %	3 heures	Néant	Néant
(c) Forfaits							
Correspondance Soleil	QB	YE151	- Uniquement avec les VARA de Quebecair	40 %	7 jours	1er dim./ 180 jours	20 $
Tarif Vacances	PWA	YPVH	- Uniquement avec les VARA, VARA/AVTC de PWA	40 %	14 jours	3 jours	20 $
Correspondance Soleil	HD	YWE201 YZE201	- Uniquement avec les VARA de HD	30-40 %	7 jours	Néant	20 $

Tableau 1.4

SERVICES D'AFFRÈTEMENTS INTÉRIEURS

Nom commercial	Transporteur(s)	Catégorie de tarif	Période	Tarif	Réservation anticipée	Durée de séjour Min./Max.	Paiement du billet	Frais de changement	Bagages	Service de repas	Itinéraire	Accès du public aux réservations
Vara intérieur	Divers	S/O	Selon les affrètements	(1)	14 jours (2)	1er dim.	Dépôt dans 10 jours suivant la réservation; paiement complet avant la fin de la période de réservation	(3)	Compris	Compris	Aller retour (4)	Par une agence

Remarques:

1) Le prix par place d'un VARA intérieur ne doit pas être inférieur au coût d'affrètement de l'avion par place, plus un supplément pour couvrir les coûts d'affrètement entraînés par la vente de transport de VARA, y compris la perte causée par les places invendues.

2) La réservation anticipée n'est pas nécessaire pour 1/3 de la capacité du vol si un supplément pour les réservations en retard est prévu dans les tarifs du transporteur. La réservation anticipée n'est pas nécessaire pour les VARA de nuit (entre 22 h et 5 h, heure locale).

3) Les changements sont permis moyennant le paiement de frais de changement de réservation établis dans le tarif du transporteur. L'annulation du billet par le détenteur entraîne la perte du dépôt.

4) Le billet de retour doit être établi en même temps que la réservation; cependant, un billet sans date de retour peut être délivré à condition que des frais de changement de réservation, prévus dans les tarifs du transporteur, soient versés lorsque le billet sans date de retour est délivré.

intérieur doivent réserver 14 jours avant la date de départ correspondant à la portion aller du VARA. La caractéristique relative aux "places excédentaires", cependant, permet la vente d'un tiers des places d'un aéronef servant à un VARA intérieur jusqu'au moment du départ de la portion aller, moyennant le paiement de frais habituellement peu élevés de réservation tardive précisés dans les tarifs du transporteur VARA. De même, aucune réservation anticipée n'est exigée pour les vols de nuit VARA (entre 22 h et 5 h, heure locale). La caractéristique "places excédentaires" des VARA donne un tarif d'affrètement qui est très semblable aux services réguliers à tarifs très réduits énumérés dans le tableau 1.1, tandis que les tarifs VARA restants se rapprochent des services réguliers à forte réduction énumérés dans le tableau 1.2. L'analyse des tarifs réduits réguliers et d'affrètement est, dans le présent rapport, limitée aux aspects concernant ces similitudes sur des marchés sélectionnés.

Chapitre 2

TRAFIC ET CAPACITÉ

Le présent chapitre commence par décrire le rapport entre l'évolution de l'ensemble du trafic aérien régulier et de sa capacité, d'une part, et l'évolution des services réguliers à tarifs réduits, d'autre part. On y dégage certaines tendances et certains problèmes qu'on explore en détail. On analyse ensuite l'évolution des services d'affrètement puis on compare les services réguliers et d'affrètement, pris globalement, au trafic aérien total. Enfin, on se penche sur certaines questions importantes que posent les tarifs aériens réduits offerts tant par les transporteurs réguliers que par les compagnies d'affrètement.

2.1 Services réguliers intérieurs: trafic, capacité et utilisation

Cette partie du chapitre 2 se concentre sur les tarifs aériens réguliers. On présente tout d'abord un aperçu du trafic transcontinental total des deux transporteurs nationaux compte tenu de la conjoncture économique. On étudie ensuite l'incidence des tarifs aériens très réduits sur l'évolution du trafic intérieur, puis on donne quelques considérations générales sur la capacité.

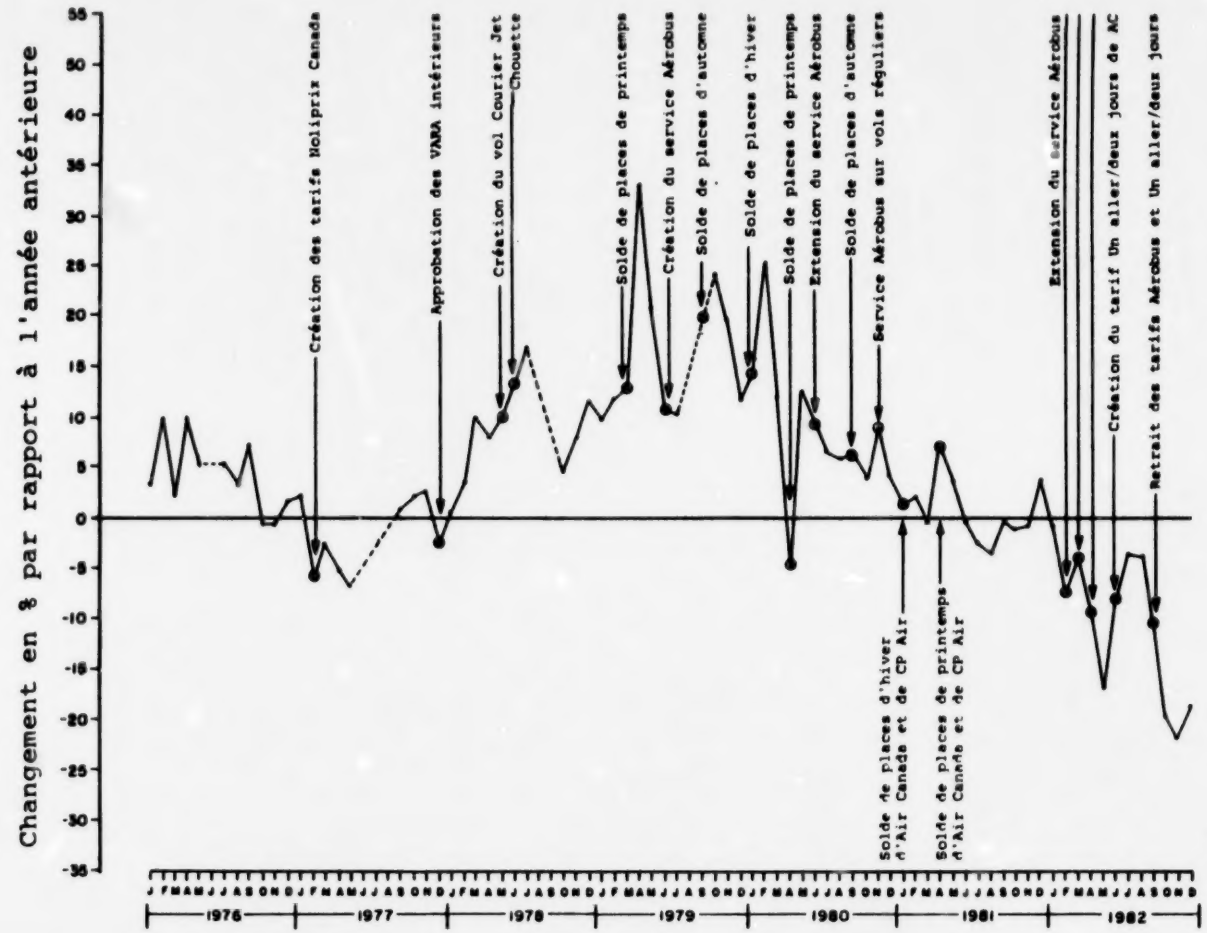
2.1.1 Trafic

La figure 2.1, construite à partir des données du tableau 2.1, présente, sous forme de graphique, l'évolution du volume mensuel de passagers-kilomètres payants sur les vols réguliers intérieurs d'Air Canada et de CP Air. Elle indique également les principaux événements ayant marqué l'évolution des tarifs aériens réduits. L'étude de ce graphique montre que le trafic total a augmenté fortement entre 1978 et 1980, n'a pas varié en 1981 et a connu une baisse notable au cours de 1982. On observe également que l'accroissement enregistré entre 1978 et 1980 est beaucoup plus sensible que durant les trois années précédentes, tandis que la baisse constatée en 1981 et 1982 est plus importante que la dernière baisse enregistrée en 1977. Cette alternance de croissance rapide et de ralentissement - ou de baisse effective, comme ces dernières années -se reflète également dans le tableau 2.2.

Cette analyse particulière du trafic et de la capacité globale ne tient pas compte des transporteurs intérieurs régionaux, mais on trouvera à l'appendice C une base de comparaison qui montre que l'évolution du trafic total des transporteurs régionaux en 1982 a suivi de près celle d'Air Canada et de CP Air.

Figure 2.1

TENDANCES DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS
SUR LES SERVICES INTÉRIEURS RÉGULIERS
D'AIR CANADA ET DE CP AIR



---- Indique une grève ou un débrayage

Tableau 2.1

TENDANCES DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS:
SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS D'AIR CANADA ET DE CP AIR
(Changement en %)

	1976-1975	1977-1976	1978-1977	1979-1978	1980-1979	1981-1980	1982-1981
Janvier	3,07	2,04	0,43	9,66	14,39	1,28	-0,82
Février	9,86	-5,72	3,50	11,60	25,11	2,05	-7,52
Mars	2,17	-2,76	9,85	12,60	12,00	-0,36	-4,04
Avril	9,79	-5,42	7,88	32,98	-4,86	7,02	-9,40
Mai	5,20	-6,80	9,94	20,68	12,41	3,51	-15,92
Juin	-32,26(1)	54,41(1)	13,03	10,79	9,30	-0,25	-7,80
Juillet	5,34	-0,30	16,91	10,44	6,49	-2,65	-3,79
Août	3,19	-11,11(2)	9,69(2,3)	33,70(3)	5,70	-3,61	-3,83
Septembre	7,13	0,86	-2,56(3)	27,34(3)	6,35	-0,45	-10,52
Octobre	-0,67	2,03	4,59	24,09	3,95	-1,17	-19,98
Novembre	-0,67	2,48	7,97	19,58	8,97	-0,83	-22,15
Décembre	-1,54	-2,71	11,55	11,63	3,97	3,92	-19,07
Changement annuel	0,48	0,80	8,04	18,89	7,90	0,41	-10,10
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Milliers de PKP par an	12 113 569	12 210 152	13 191 250	15 683 032	16 921 826	16 992 455	15 268 064

Remarques: 1) Grève nationale des pilotes du 20 au 28 juin 1976.
2) Grève de quatre jours des contrôleurs aériens canadiens en août 1977.
3) Air Canada a suspendu toutes ses activités du 25 août au 5 septembre 1978.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3, services à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation, 1982, préliminaire.

Tableau 2.2

ÉVOLUTION DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS
SUR LES VOLS TRANSCONTINENTAUX À AIR CANADA ET CP AIR

Période	Variation moyenne annuelle (%)
1972-1974	19,7
1975-1977	2,3
1978-1980	13,7
1981-1982	-3,7

Source: Dérivé de dossiers spéciaux soumis au CTA.

Si l'on compare la croissance annuelle du trafic transcontinental et du produit national brut (figure 2.2), on constate que, malgré des tendances semblables pour ces deux variables, il existe un écart marqué au cours de la période allant de 1977 à 1980, écart qui n'apparaît pas en 1981-1982. Une explication possible de cette croissance apparemment plus élevée que la croissance économique générale entre 1977 et 1980, tient à l'introduction à cette époque de services aériens à tarifs réduits, suggestion faite dans une publication antérieure intitulée Revue des tarifs aériens réduits: Mise en perspective de trois années*. Il reste à savoir pourquoi, alors que le nouveau développement des tarifs aériens réduits s'est maintenu et s'est même accru en 1981 et 1982, la croissance du trafic global a accusé un fléchissement important. On peut trouver une explication possible à cette baisse apparemment plus marquée que la récession économique générale dans le fait que, malgré la croissance continue du transport à tarifs réduits, l'effet de diversion a, pour un certain nombre de raisons et de facteurs qu'il reste à étudier, dépassé l'effet de stimulation. En effet, on présume que l'effet de stimulation des tarifs aériens réduits sur l'évolution du trafic global s'est affaibli au cours de la période considérée. Cet affaiblissement peut être attribué à deux changements majeurs, l'un ayant trait à l'usager ou au consommateur du service, et l'autre au service lui-même.

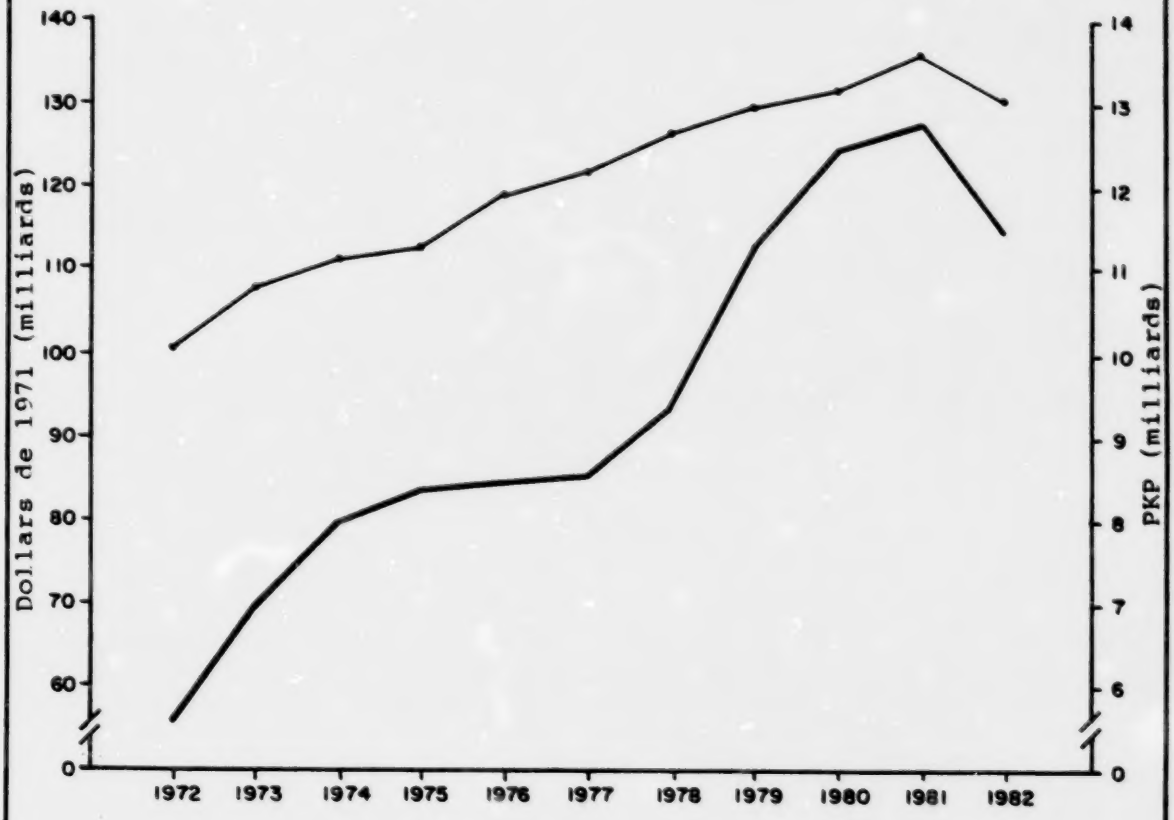
En ce qui concerne un possible changement d'attitude chez le consommateur, il peut s'agir d'un phénomène de lassitude ou de trop grande accoutumance, phénomène qui caractérise le cycle de vie de tous les produits. Au début, lorsque les consommateurs se sont vu proposer des services aériens à tarifs réduits, ils ont été séduits par leur caractère unique et par la perspective de réaliser des économies substantielles par rapport

* R. DODD, et al., op. cit.

Figure 2.2

TRAFIC TRANSCONTINENTAL D'AIR CANADA ET DE CP AIR
ET PRODUIT NATIONAL BRUT

(Annuel, 1972-1982)



Source: Revue statistique du Canada, Statistique Canada, n° de catalogue 11-003F, mensuel.

aux services concurrents qu'on leur offrait précédemment; l'attrait de la nouveauté aurait, semble-t-il, poussé les consommateurs à utiliser ce service au-delà du strict nécessaire. C'est pourquoi on pense qu'en cherchant à profiter des avantages de ce service, les consommateurs ont pu faire pencher initialement la balance en faveur du facteur de stimulation. C'est ce que confirment des sondages antérieurs effectués auprès des passagers et qui indiquent qu'un nombre considérable de voyageurs n'avaient jamais pris l'avion auparavant. Or, depuis la création des tarifs aériens réduits voici cinq ans, leur présence sur le marché est devenue en quelque sorte une norme, ce qui élimine peut-être l'effet de stimulation suscité par le concept d'"aubaine" dans l'esprit du consommateur. De fait, l'évolution récente du service indique que, dans le secteur des tarifs réduits, il faut sans cesse accroître les réductions pour exciter le réflexe du consommateur face à une "aubaine".

Dans ce même ordre d'idée, on peut supposer qu'avec le temps, le consommateur s'est familiarisé davantage avec les différentes caractéristiques de ce service. Grâce à cette meilleure connaissance, il est devenu plus habile à modifier son comportement de manière à profiter du service pour effectuer un voyage déterminé. Un consommateur averti, qui désire utiliser ce service pour effectuer un déplacement indispensable, sait mieux comment tirer parti du service malgré ses limites d'utilisation, ce qui accroît le facteur de diversion au détriment du facteur de stimulation.

Parallèlement à cette meilleure information du consommateur et à ses répercussions sur l'effet de stimulation, on peut penser que l'évolution du service lui-même et des conditions d'utilisation par les compagnies aériennes est un autre facteur susceptible d'en avoir amoindri l'effet de stimulation. Au début, les services aériens à tarifs réduits faisaient l'objet de restrictions sévères et devaient être utilisés dans le cadre d'un programme judicieux de vente de places excédentaires afin d'améliorer l'efficacité d'exploitation et les rendements globaux. Il est possible que la baisse de croissance du trafic total en 1981 et 1982, coïncidant avec le déclin économique général, et les divers aménagements de la réglementation qui ont suscité une concurrence accrue dans l'industrie aient modifié le rôle assigné au service aérien à tarifs réduits par les principaux transporteurs. Devant cette situation, il se peut que le service à tarifs réduits, dont le rôle était d'offrir une capacité supplémentaire au profit à la fois du transporteur et du consommateur, ait été utilisé pour maintenir le niveau de trafic et accroître la part du marché, ce qui a pu créer un avantage à court terme pour le consommateur tout en entraînant des répercussions possibles (favorables et défavorables) pour l'ensemble de l'industrie du transport aérien. Ce nouveau rôle assigné au service à tarifs réduits a pu amener les compagnies à modifier leur service, modifications qui ont nui à son effet de stimulation tout en permettant à l'effet de diversion de jouer pleinement.

En se penchant sur ces questions, la première préoccupation a été l'incidence des tarifs aériens réduits sur la croissance du trafic intérieur global des deux principaux transporteurs de passagers. L'analyse commence par une mise en corrélation de l'évolution historique du trafic intérieur global régulier des deux transporteurs nationaux et des principaux événements qui ont marqué l'évolution des services intérieurs à tarifs réduits. Le tableau 2.1 présente les changements intervenus entre 1976 et 1982 dans le trafic intérieur total combiné d'Air Canada et de CP Air sur les vols réguliers. Ceci permet d'établir une comparaison pour le même mois entre des années consécutives. Ces changements sont également représentés sur la figure 2.1 qui révèle des différences nettes dans le trafic intérieur régulier au cours de la période.

Le trafic intérieur régulier annuel n'a connu qu'une faible croissance globale en 1976 et 1977. Il enregistre toutefois un accroissement notable en 1978 (8 %), rythme qu'il maintient et dépasse en 1979 avec un taux de croissance annuel de 19 %. Par la suite, le taux de croissance ralentit pour s'établir à un taux annuel de 8 % en 1980. En 1981, le taux de croissance est nul et les premiers chiffres pour 1982 indiquent que le trafic intérieur total sur vols réguliers des transporteurs nationaux a baissé d'environ 10 %.

Le taux de croissance annuel de 19 % obtenu en 1979 correspond à la première année de lancement, par les deux transporteurs nationaux, des programmes de soldes de places durant les périodes intermédiaires d'hiver/printemps et d'automne. À l'inverse, la faible croissance enregistrée en 1981 correspond à une année où seul un solde de places d'hiver/printemps était offert par les deux transporteurs nationaux. De même, la baisse globale de trafic annuel escomptée pour 1982 correspond à la première année, depuis 1979, où aucun des deux transporteurs n'offrait de programme spécial de soldes de places*.

La corrélation entre les caractéristiques de croissance du trafic et l'évolution de l'ensemble des services aériens à tarifs réduits apparaît encore plus clairement si l'on examine la croissance mensuelle du trafic intérieur régulier des deux transporteurs nationaux combinés. Si l'on se réfère au tableau 2.1 et à la figure 2.1, on observe des taux de croissance du trafic allant de 2 à 9 % au cours des neuf premiers mois de 1976; par la suite, le taux de croissance va en diminuant, jusqu'au quatrième trimestre de 1977 où s'amorce une légère reprise; celle-ci s'accélère tout au long de la première moitié de 1978, première année où le Canada expérimente les tarifs réduits sur

---

* On notera, toutefois, que pendant une bonne partie de 1981 et 1982, l'économie toute entière connaissait une grave récession, ce qui a très bien pu contribuer à la baisse du trafic intérieur global sur les vols réguliers.

les vols intérieurs. Si l'on élimine l'effet sur les données de la grève des contrôleurs aériens en août 1977 et du débrayage d'Air Canada en 1978, ce rythme s'est maintenu tout au long de 1979 et jusqu'à juin 1980. Au cours de cette période, le trafic régulier total sur les vols intérieurs a enregistré des taux de croissance nettement supérieurs à 10 % pendant les périodes intermédiaires: mars à mai 1979, septembre à novembre 1979 et janvier et février 1980. Ces périodes particulières correspondent aux divers programmes de soldes de places offerts par les transporteurs nationaux.

Le rythme de croissance du trafic s'est toutefois ralenti après les premiers mois de 1980. Le solde de places de printemps a débuté à la mi-avril et, malgré un accroissement du trafic de plus de 10 % en mai 1980, le taux de croissance est descendu au-dessous de 10 % en juin 1980. Les taux de croissance mensuels se sont ensuite stabilisés autour de 4 à 6 % pendant le reste de l'année, si l'on excepte le mois de novembre 1980 où le taux a grimpé à 9 % grâce au solde de places d'automne offert du 15 septembre au 10 décembre 1980.

Au cours des deux premiers mois de 1981, le trafic s'est maintenu au niveau atteint pendant la même période de l'année précédente, mais le taux de croissance n'a guère progressé; cette période correspondait pourtant au solde de places d'hiver de 1981 qui s'achevait le 28 février. Le mois de mars 1981, au cours duquel on n'a offert aucun solde de places, a été marqué par une baisse du trafic régulier intérieur mensuel pour les deux transporteurs canadiens combinés. Cette baisse, quoique modérée, s'est poursuivie tout au long de 1981 sauf durant le solde de places d'avril et mai, de même que durant le mois de décembre.

Malgré un renversement temporaire en fin d'année de la tendance à la baisse enregistrée tout au long de 1981, le fléchissement du trafic a repris en janvier et février 1982. Cette baisse s'est poursuivie et accentuée durant la période intermédiaire. Pendant la haute saison, en juillet et en août, la tendance s'est calmée légèrement pour ensuite retrouver, et finalement dépasser, son taux de diminution antérieur à l'amorce de la période intermédiaire de septembre. Le quatrième trimestre de 1982 témoigne d'une persistance dans les importantes baisses mensuelles du trafic, et ce, jusqu'à la fin de l'année. Face à ces tendances à la baisse du taux de croissance, il convient de noter que l'année 1982 a été la première année, depuis la création de services aériens à tarifs réduits, où aucun des deux transporteurs nationaux n'a offert de programme de soldes de places précis durant les périodes intermédiaires. Ceci est particulièrement significatif si l'on considère que les plus fortes baisses de trafic en 1982 ont été enregistrées pendant les périodes intermédiaires et non pendant la haute saison estivale*.

* Là encore, il est incontestable que la situation économique pendant cette période a joué un rôle dans cette tendance à la baisse.

Bien évidemment, ces caractéristiques saisonnières sont aussi le reflet d'une année pendant laquelle la concurrence dans le secteur des tarifs réduits a surtout sévi au troisième trimestre avec l'apparition des services Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, dont les restrictions étaient assez faibles. Ces services ont été retirés du marché intérieur en septembre 1982 et n'ont pas été remplacés, ce qui explique peut-être en partie les baisses relativement plus élevées en automne qu'au printemps 1982.

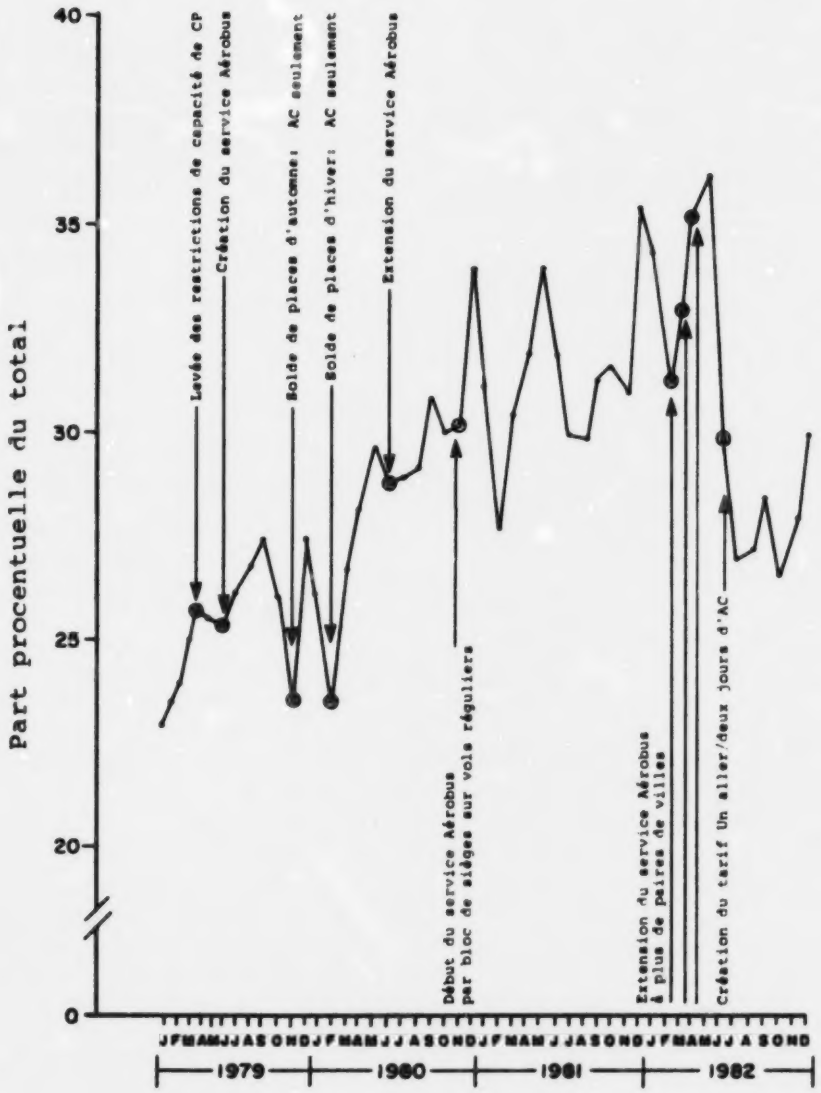
Jusqu'ici, l'analyse des caractéristiques du trafic par rapport aux principaux événements qui ont marqué l'évolution des services aériens à tarifs réduits, s'est limitée essentiellement aux programmes de soldes de places qu'il est facile de définir et de délimiter dans le temps. Il existe, toutefois, un autre service à tarifs réduits important, le tarif Noliprix Canada, que l'on a offert durant toute cette période sous diverses formules. Comme on ne peut pas l'isoler pendant cette période évolutive, il est difficile d'en mesurer l'effet. Dans une prochaine partie, néanmoins, on tentera de mesurer, par une analyse détaillée, l'importance absolue d'autres tarifs aériens réduits.

Il est possible de démontrer, en revanche, que certains autres services à tarifs réduits, comme le vol Courier Jet, le vol Chouette, les services Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, ont eu effectivement des répercussions notables sur l'évolution du trafic. On le remarque immédiatement en analysant la part de CP Air dans l'ensemble du trafic intérieur transcontinental (représenté aux figures 2.3 et 2.4) pour la période allant de 1976 à 1982. Cette analyse indique notamment une modification du rôle des services aériens à tarifs réduits. Ce changement apparaîtra de façon plus nette lorsqu'on examinera la question de la capacité.

Avant le 23 mars 1979, CP Air ne pouvait offrir sur les lignes transcontinentales qu'un nombre limité de vols réguliers en raison de la politique gouvernementale. Cette restriction, comme l'illustre la figure 2.4, influait inévitablement sur le volume de trafic de CP Air, à tel point qu'en 1976 et 1977 la part de CP Air dans le trafic transcontinental, exprimée en pourcentage mensuel, se situait entre 23 et 28 %. On constate le même type de fluctuation mensuelle si l'on prend chaque mois depuis 1976 jusqu'au début 1978. C'est dans ces circonstances que CP Air a créé, en mai 1978, le service Courier Jet à tarif réduit qui était limité par la durée de séjour et la fréquence (c'est-à-dire qu'il était offert uniquement la nuit sur des itinéraires limités). L'introduction de ce service ne semble pas avoir modifié notablement les caractéristiques du trafic telles qu'elles existaient précédemment. En juin 1978, Air Canada a répondu à cette initiative en lançant un produit analogue, le vol

Figure 2.3

LA PART DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS DE CP AIR DANS LES SERVICES RÉGULIERS TRANSCONTINENTAUX TOTAUX (Mensuel, 1979-1982)



Chouette, de sorte que le nouveau service de CP Air n'a pas eu d'effet apparent sur sa part du trafic transcontinental*.

Après la levée des restrictions de capacité imposées à CP Air, le 23 mars 1979, la part du marché détenue par la compagnie s'est élevée en avril pour atteindre un niveau jamais égalé depuis 1976. Peu après, en juin 1979, CP Air a introduit le service Aérobus. Durant la période de juin à octobre, CP Air a réalisé des pourcentages de part du marché qu'elle n'avait encore jamais atteints pour de tels mois. Toutefois, à compter de novembre 1979, période qui coïncide avec le volet le plus actif du programme d'Air Canada pour son solde de places de l'automne 1979, la part du marché transcontinental de CP Air est revenue à un niveau à peine supérieur à celui atteint en 1977 et 1978. Par la suite, la part du marché de CP Air s'est élevée à nouveau (en décembre 1979) pour refluer encore une fois sous l'effet du solde de places offert par Air Canada à partir de février 1980. Néanmoins, et comme l'indiquent les parts du marché obtenues ultérieurement, la part de CP Air s'est maintenue pendant tout le reste de l'année 1980, d'après des comparaisons établies mois par mois, à un niveau nettement plus élevé qu'en 1979. La généralisation du service Aérobus à de nouvelles paires de villes, en juin 1980, de même que son introduction sur les vols à horaires réguliers en décembre 1980, ont coïncidé avec cette tendance à la hausse. Ce taux de variation croissant se reflète dans l'écart observé entre les droites de 1979 et 1980 pour la seconde moitié de l'année (figure 2.4)

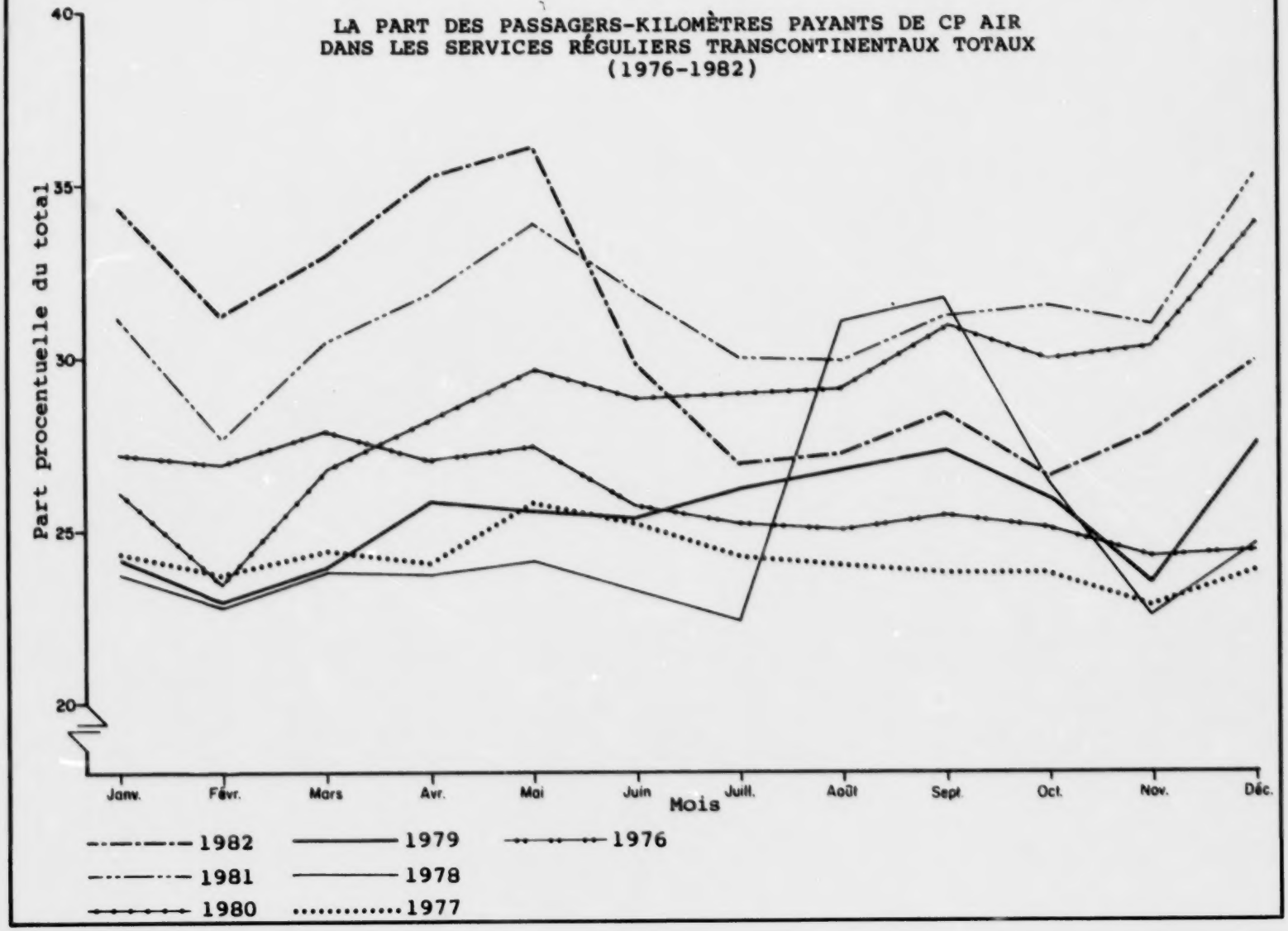
Les résultats du premier trimestre de 1981 montrent que la part du marché de CP Air s'est maintenue à un niveau supérieur à celui de l'annnée précédente, le taux de croissance demeurant constant. Pendant tout le reste de l'année 1981, le taux de croissance de la part du marché détenue par CP Air a baissé pour ensuite se stabiliser à un niveau légèrement supérieur à celui de 1980. Au cours de la première moitié de 1982, période coïncidant avec la généralisation du service Aérobus à d'autres paires de villes transcontinentales, la part du marché de CP Air, qui a atteint une pointe de 36 % en mai, était nettement plus élevée que pour la même période de l'année précédente. Ce gain a été de courte durée d'autant qu'en juin 1982, Air Canada a lancé son service Skysaver Un aller/deux jours, de sorte que la part du marché transcontinental de CP Air est revenue par la suite à des niveaux à peine supérieurs à ceux de 1979.

---

* À partir d'août 1978, une aberration s'est produite tant dans la fluctuation mensuelle des données que dans la part du marché respective de chaque transporteur à la suite d'une interruption des activités à Air Canada fin août et début septembre. L'effet sur les données de cette situation anormale a persisté jusqu'en novembre 1978, date à laquelle les paramètres de variation saisonnière, de volume et de part du marché, sont revenus à leur état antérieur.

Figure 2.4

LA PART DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS DE CP AIR
DANS LES SERVICES RÉGULIERS TRANSCONTINENTAUX TOTAUX
(1976-1982)



Cette analyse de la part de CP Air sur le marché transcontinental laisse à penser que l'adoption de tarifs aériens réduits peut faciliter une redistribution des parts du marché, surtout pendant les périodes où il n'existe pas de services concurrentiels. À l'appui de cet argument, citons, parmi les exemples notoires d'initiatives non concurrencées, les campagnes de soldes de places lancées par Air Canada à l'automne 1979 et en hiver 1980, ainsi que les actions de CP Air visant à accroître l'accessibilité de son service Aérobus. Il est plus difficile, toutefois, de modifier les parts du marché de façon notable lorsque des services analogues à tarifs réduits sont introduits simultanément. C'est le cas, par exemple, des périodes qui ont été marquées par la coexistence des vols Chouette et Courier Jet, et par les diverses campagnes concurrentes de soldes de places.

2.1.2 Capacité et utilisation

Les changements mensuels des sièges-kilomètres disponibles (SKD) de 1976 à 1982 pour les services intérieurs réguliers d'Air Canada et de CP Air sont donnés au tableau 2.3. Sur une base annuelle, la capacité a diminué de 3 % en 1976 et de près de 5 % en 1977. Cette tendance s'est inversée en 1978 avec une augmentation de 4 %, ce qui s'est poursuivi en 1979 avec une augmentation assez importante de 16 %. Les augmentations de la capacité ont chuté de 5 % durant 1980 mais se sont élevées à 7 % en 1981. Après quatre années d'augmentation annuelle, la capacité d'ensemble a baissé de 4 % en 1982. Comme il est montré dans le tableau 2.5, les changements totaux annuels de la capacité ont été continuellement en retard sur les changements totaux annuels du volume du trafic.

Les tableaux 2.1, 2.3 et 2.4 permettent d'analyser sur une base mensuelle les tendances de la capacité en rapport avec le trafic et les coefficients d'occupation. (Les changements sont résumés dans le tableau 2.5.) Si l'on ignore les écarts dans les données dus aux périodes de grèves et aux cessations d'activité, les changements mensuels du trafic au cours des dernières années ont constamment dépassé les changements mensuels de la capacité jusqu'en 1981 sauf d'octobre 1976 à avril 1977, en octobre et novembre 1978, en juin et juillet 1979 et en avril 1980. Pendant cette période, chaque mois où le trafic augmentait, la capacité n'augmentait pas autant ou elle baissait. Au cours des mois où le trafic a régressé, la diminution de la capacité a toujours été plus grande. Même les augmentations mensuelles non négligeables de la capacité amorcées au milieu de 1978 n'ont pas été suffisantes pour égaler ou excéder l'accroissement du trafic. Le dépassement constant de la croissance de la capacité par la progression du trafic de 1978 à 1980 est illustré par la hausse des coefficients d'occupation. Cependant, en 1981 et en 1982, on a constaté un renversement complet des tendances qui existaient depuis 1978. En janvier 1981, le trafic n'a augmenté que de 1 % par rapport au niveau enregistré l'année précédente alors que la capacité a dépassé de 3 % son niveau de janvier de l'année précédente. L'expansion de la capacité a

Tableau 2.3

TENDANCES DES SIÈGES-KILOMÈTRES DISPONIBLES:
SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS D'AIR CANADA ET DE CP AIR
(Changement en %)

	1976-1975	1977-1976	1978-1977	1979-1978	1980-1979	1981-1980	1982-1981
Janvier	-3,75	-0,25	-2,20	9,55	12,14	3,03	8,89
Février	0,95	-1,51	-0,22	7,25	14,18	1,57	4,48
Mars	1,29	1,33	-1,33	7,21	9,48	7,45	3,17
Avril	3,42	-3,21	-1,41	10,20	10,07	8,90	1,46
Mai	-4,21	-12,87	7,41	15,61	4,90	11,66	-7,08
Juin	-31,24(1)	26,09(1)	11,05	15,09	4,21	6,03	-6,39
Juillet	-1,28	-8,67	9,57	17,83	4,95	2,81	-6,21
Août	-1,94	-17,00(2)	1,50(2,3)	42,19(3)	3,67	1,50	-4,65
Septembre	-1,27	-8,27	-0,43(3)	27,99(3)	0,07	6,62	-7,28
Octobre	3,68	-10,21	8,53	16,30	-1,98	9,86	-11,00
Novembre	2,41	-3,28	10,27	10,40	-0,86	11,28	-9,46
Décembre	2,08	-5,11	9,00	10,14	2,99	10,52	-10,34
Changement annuel	-2,90	-4,63	4,41	16,05	4,72	6,63	-4,10
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Milliers de SKD par an	19 865 863	18 946 961	19 781 950	22 925 282	24 042 216	25 635 754	24 583 727

Remarques: 1) Grève nationale des pilotes du 20 au 28 juin 1976.
2) Grève de quatre jours des contrôleurs aériens canadiens en août 1977.
3) Air Canada a suspendu toutes ses activités du 25 août au 5 septembre 1978.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3, 1982, préliminaire.

Tableau 2.4

VARIATION MENSUELLE DES COEFFICIENTS D'OCCUPATION:
SERVICES RÉGULIERS INTÉRIEURS D'AIR CANADA ET DE CP AIR
(Coefficient d'occupation (%))

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Janvier	58,58	59,93	61,55	61,61	62,84	61,78	56,27
Février	56,45	54,04	56,06	58,33	63,91	64,21	56,84
Mars	58,94	56,56	62,97	66,13	67,65	62,73	58,35
Avril	61,60	60,20	65,87	79,48	70,06	68,85	61,48
Mai	61,28	65,55	67,09	70,03	75,04	69,56	62,90
Juin	58,63(1)	71,80	73,08	70,34	73,78	69,41	68,36
Juillet	67,30	73,47	78,39	73,47	74,54	70,58	72,40
Août	70,89	75,92(2)	82,04(3)	77,14	78,65	74,69	75,34
Septembre	63,58	69,90	68,41(3)	68,06	72,33	67,54	65,18
Octobre	56,39	64,08	61,76	65,90	69,88	62,86	56,53
Novembre	52,35	55,47	54,31	58,83	64,66	57,62	49,55
Décembre	61,05	62,60	64,06	64,93	65,54	61,63	55,64
Changement annuel	60,98	64,44	66,68	68,41	70,38	66,28	62,11
Coefficient de variation(4)	8,23	11,38	11,34	9,79	7,22	7,38	12,34

Remarques: 1) Grève nationale des pilotes du 20 au 28 juin 1976.
2) Grève de quatre jours des contrôleurs aériens canadiens en août 1977.
3) Air Canada a suspendu toutes ses activités du 25 août au 5 septembre 1978.
4) Variation mensuelle moyenne par rapport à la moyenne annuelle divisée par celle-ci.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3, 1982, préliminaire.

continué d'excéder la croissance du trafic pendant chaque mois de 1981 à l'exception de février. En fait, alors qu'on enregistrait une augmentation faible ou nulle du trafic pendant le dernier trimestre de 1981, la capacité commençait à dépasser de l'ordre de 10 % les niveaux de l'année précédente, d'où une chute de quelque 4 % du coefficient annuel d'occupation par rapport à l'année précédente.

Bien que le déclin du trafic ait persisté au cours du premier trimestre de 1981, la croissance continue de la capacité n'a pas commencé à fléchir avant le printemps de 1982, alors que les coefficients d'occupation ont temporairement manifesté une augmentation correspondante. Néanmoins, durant la période de pointe de 1982, les coefficients d'occupation sont retombés aux niveaux enregistrés en 1981, pour ensuite connaître une chute spectaculaire pendant la période intermédiaire d'automne, suite au déclin continuellement plus marqué du volume du trafic par rapport à celui de la capacité. Par conséquent, le coefficient annuel d'occupation a enregistré une forte diminution équivalente à celle de 1981.

Tableau 2.5

CHANGEMENTS ANNUELS DES PKP ET DES SKD INTÉRIEURS PAR RAPPORT AUX COEFFICIENTS ANNUELS D'OCCUPATION POUR LES SERVICES D'AIR CANADA ET DE CP AIR

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	%	%	%	%	%	%	%
PKP	0,48	0,80	8,04	18,89	7,90	0,41	-10,10
SKD	-2,90	-4,63	4,41	16,05	4,87	6,63	-4,10
Coefficient d'occupation	60,98	64,44	66,68	68,41	70,38	66,28	62,11

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3 (1982, préliminaire).

En résumé, on constate que le début d'une forte croissance du volume du trafic en mars 1978 a été accompagné presque aussitôt d'une progression de la capacité, laquelle a commencé deux mois après en mai 1978. Au cours de la période de 1978 à 1980, le taux de croissance de la capacité était toujours plus faible que celui du trafic. Toutefois, lorsque la croissance du trafic a commencé à se stabiliser au début de 1981, ce phénomène n'a pas été accompagné d'un ralentissement de la croissance de la capacité. On n'a enregistré le premier déclin de la capacité, par rapport à l'année précédente, qu'en mai 1982, donc quatre trimestres après le début d'une stabilisation et du déclin éventuel de la croissance du trafic.

Ainsi, les transporteurs ont pu répondre aux tendances à la hausse du trafic en 1978 en augmentant la capacité dans les deux mois qui ont suivi l'identification du changement dans le taux de croissance. À l'opposé, cependant, lorsque les volumes de trafic ont diminué en 1981, les transporteurs n'ont pas pu (ou n'ont pas voulu) ajuster la capacité en conséquence pendant près de 12 mois et ont connu pendant quatre mois consécutifs, soit d'octobre 1981 à janvier 1982, une croissance de capacité de l'ordre de 10 %.

La croissance soutenue de la capacité à la fin de 1979 et au début de 1980 peut être due, dans une certaine mesure, à l'augmentation non négligeable de la demande stimulée par la prospérité économique générale. De plus, et comme il a été suggéré dans la revue* de 1980, une capacité additionnelle a pu être fournie pour desservir le trafic à tarifs réduits. On peut toutefois se demander pourquoi l'industrie a maintenu une croissance importante de sa capacité à la fin de 1981 et en 1982 alors que le trafic diminuait.

Parmi les explications possibles valables pour Air Canada et CP Air, on pourrait mentionner qu'il était difficile à ces compagnies de réduire immédiatement leurs effectifs à cause des exigences syndicales concernant les préavis de mise à pied. Les délais importants de commande et de mise en service des avions supplémentaires a aussi ralenti la réaction des transporteurs face au changement de situation. Mais, peu importe l'explication, il est évident d'après les données que les deux transporteurs nationaux ont continué d'augmenter leur capacité alors que la demande fléchissait.

Les tableaux 2.6 et 2.7 montrent les changements de la capacité d'Air Canada et de CP Air de 1977 à 1982. Bien que les deux transporteurs aient connu une augmentation non négligeable de leur capacité en 1979, la croissance de CP Air, calculée sur une base annuelle, a dépassé celle d'Air Canada d'environ 5 %. Au cours des deux années suivantes, la croissance d'Air Canada s'est arrêtée alors que celle de CP Air a connu une progression rapide. Dans le même ordre d'idée, il est utile de se rappeler que les contraintes pesant sur la capacité de CP Air pour les liaisons transcontinentales ont été levées en mars 1979.

L'absence de réduction de la capacité face à une baisse de la demande a créé une situation où trop de places étaient offertes à trop peu de clients, ce qui a évidemment fait diminuer les coefficients d'occupation. Les problèmes antérieurs associés à l'introduction de tarifs aériens réduits, comme la congestion dont sont victimes les passagers payant le plein tarif, perdent de leur importance en période de capacité excessive; cette question est traitée ultérieurement dans le présent rapport. Néanmoins, d'autres problèmes ont surgi. Le tarif aérien réduit

---

* R.W. DODD, et al., op.cit.

Tableau 2.6

TENDANCES DES SIÈGES-KILOMÈTRES DISPONIBLES:
SERVICES INTÉRIEURS D'AIR CANADA
(Changement en %)

	1977-1976	1978-1977	1979-1978	1980-1979	1981-1980	1982-1981
Janvier	0,88	-2,22	9,48	7,04	1,11	3,27
Février	-0,78	-0,07	7,07	9,01	0,26	2,52
Mars	2,17	-0,95	7,11	4,94	4,06	2,73
Avril	-2,20	-0,97	7,08	5,26	5,37	3,43
Mai	-13,51	9,82	15,63	0,09	7,57	-7,56
Juin	24,15(1)	12,67	14,18	0,03	3,13	-5,77
Juillet	-8,95	10,36	14,74	2,28	0,16	-4,79
Août	-18,35	-4,98(2,3)	49,48(3)	2,23	-1,22	-3,33
Septembre	-9,13	-4,48(3)	28,68(3)	-2,28	3,99	-6,66
Octobre	-9,30	8,73	10,27	-3,12	4,23	-7,57
Novembre	-3,66	10,58	6,50	-5,10	7,05	-5,75
Décembre	-6,67	10,83	4,93	-1,21	6,17	-6,72
Changement annuel	-4,85	4,17	14,51	1,35	3,33	-3,29

Remarques: 1) Grève nationale des pilotes du 20 au 28 juin 1976.
2) Grève de quatre jours des contrôleurs aériens canadiens en août 1977.
3) Air Canada a suspendu toutes ses activités du 25 août au 5 septembre 1978.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3, 1982, préliminaire.

Tableau 2.7

TENDANCES DES SIÈGES-KILOMÈTRES DISPONIBLES:
SERVICES INTÉRIEURS DE CP AIR
(Changement en %)

	1977-1976	1978-1977	1979-1978	1980-1979	1981-1980	1982-1981
Janvier	-4,28	-2,10	9,78	31,17	8,88	24,80
Février	-4,18	-0,80	7,90	33,77	5,61	10,25
Mars	-1,66	-2,73	7,59	26,49	18,01	4,39
Avril	-6,75	-3,03	11,70	27,42	19,44	-3,72
Mai	-10,57	-1,03	15,53	23,62	24,54	-5,79
Juin	33,60(1)	5,28	18,58	19,70	15,06	-8,11
Juillet	-7,57	6,49	30,35	14,49	11,26	-10,26
Août	-11,66	25,21(2,3)	21,96(3)	8,56	10,20	-8,44
Septembre	-4,86	14,86(3)	25,81(3)	7,61	14,29	-8,91
Octobre	-13,61	7,77	40,17	1,54	26,59	-19,43
Novembre	-1,85	9,11	25,16	12,79	22,71	-18,22
Décembre	0,79	2,56	29,92	15,87	21,88	-18,62
Changement annuel	-3,77	5,28	20,96	17,11	16,55	-6,28

Remarques: 1) Grève nationale des pilotes du 20 au 28 juin 1976.
2) Grève de quatre jours des contrôleurs aériens canadiens en août 1977.
3) Air Canada a suspendu toutes ses activités du 25 août au 5 septembre 1978.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 3, 1982, préliminaire.

s'inscrivait à l'origine dans le cadre d'un programme de gestion des places excédentaires. Les places offertes étant identifiées comme "excédentaires", elles pouvaient être mises en vente à un prix réduit, ce qui permettait au transporteur de maintenir son rendement tout en gagnant en efficacité par l'aplanissement possible des problèmes saisonniers ou problèmes de pointe. Le consommateur moyen tirait profit de la situation en ayant accès à un tarif réduit et les clients préférant le plein tarif étaient assurés des services habituels grâce au contrôle approprié du nombre de places. On a émis l'hypothèse que, pour maintenir leur présence sur le marché et leur part du marché, les entreprises de transport aérien se sont éloignées de la notion originale des tarifs aériens réduits pour remplir leurs aéronefs. Vu l'augmentation substantielle des places excédentaires et le durcissement de la concurrence devant la baisse de la demande, le tarif aérien réduit est devenu pour chaque compagnie un moyen intéressant de tenter de conserver sa part du marché. La question de la stimulation et de la diversion par rapport aux recettes résultant des tarifs aériens réduits est donc devenue encore plus importante.

On peut également relever un changement dans le rôle des tarifs aériens réduits en analysant le problème des périodes de pointe. Comme il en avait été question dans la revue précédente des tarifs aériens réduits*, les coefficients d'occupation ont été plus uniformes en 1979 et 1980 que pendant les années précédentes. Ces années ont coïncidé avec l'adoption par les transporteurs aériens de stratégies de tarifs réduits visant à étaler la demande en dehors des périodes de pointe. Le tableau 2.4 donne les coefficients mensuels d'occupation d'Air Canada et de CP Air depuis 1977. Le tableau indique aussi le coefficient de variabilité qui permet de mesurer l'uniformité des coefficients mensuels d'occupation. L'uniformité a diminué d'une manière non négligeable en 1982, première année complète où les transporteurs aériens nationaux n'ont pas offert un programme de soldes de places pour les périodes hors pointe. Il semble que tous les avantages acquis en réglant les problèmes de personnel, d'horaires et d'immobilisations résultant du caractère saisonnier du marché grâce à la notion originale des tarifs aériens réduits semblent avoir été perdus en 1982.

2.2 Services affrétés intérieurs: trafic, capacité et utilisation

La présente section du chapitre 2 traite plus particulièrement du trafic affrété. Les tendances et les développements les plus importants en matière de VARA et d'AVTC de 1978 à 1982 y sont étudiés, l'accent étant mis sur les années les plus récentes, soit 1981 et 1982. De plus, on pourra trouver à l'appendice D, et plus particulièrement aux tableaux D.1 à D.15

---

* R.W. DODD et al., op.cit.

et D.17 à D.26, des détails concernant l'évolution de ces tarifs au cours de cette période.

2.2.1 Vol affrété avec réservation anticipée

Suite à l'approbation des VARA intérieurs en décembre 1977, certains transporteurs aériens ont introduit de tels programmes en juin 1978. À ses débuts, le service VARA a connu certaines difficultés: alors que sa capacité annuelle a augmenté de 8 % de 1978 à 1979, l'ensemble du trafic a diminué de 6 % (tableau 2.8). Toutefois, avec la levée partielle des restrictions sur les VARA, le 12 février 1980, et avec l'entrée sur le marché de Wardair, le 15 mai 1980, on a constaté pour 1980 des augmentations importantes de la capacité (96 %) et des passagers transportés (117 %). Cette tendance à la hausse de la capacité et des passagers transportés s'est poursuivie en 1981 et en 1982. Il est à noter qu'à l'exception de 1979, le pourcentage d'augmentation du trafic transporté correspondait généralement au pourcentage d'augmentation de la capacité offerte par les transporteurs. Cette situation a permis (à l'exception de 1979) aux coefficients d'occupation de s'élever jusqu'à 79 % en 1980 et de demeurer au-dessus de ce niveau au cours des deux années subséquentes.

Tableau 2.8

TENDANCES ANNUELLES DE LA CAPACITÉ ET DU TRAFIC DES VARA INTÉRIEURS POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I* 1978-1982

Année	Places	% de changement	Passagers	% de changement	Coefficient d'occupation
1978	47 961	-	39 070	-	81
1979	51 757	7,9	36 658	-6,2	71
1980	101 261	95,6	79 484	116,8	79
1981	178 501	76,3	146 279	84,0	82
1982	280 100	56,9	227 128	55,3	81

* Les transporteurs aériens de niveau I comprennent Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines, Quebecair et Wardair.

Source: Données tirées du tableau D.1, en appendice.

Une étude plus détaillée des tendances mensuelles (tableau D.1) de 1981 à 1982 révèle que le trafic intérieur VARA a augmenté de 88 % au cours des cinq premiers mois; cependant, la progression importante de la capacité (107 %) au cours de cette même période a fait baisser le coefficient d'occupation moyenne de 68 à 62 %. Bien que la demande de 1982 ait favorisé une augmentation des vols affrétés en dehors des périodes de pointe, il s'est avéré (tableau 2.9) que la majorité des VARA intérieurs se sont encore concentrés durant les mois de pointe d'été. Les niveaux de la capacité et du trafic pour la période allant de juin à août ont augmenté respectivement de 39 % et de 34 % entre 1981 et 1982. Par conséquent, on a enregistré des coefficients d'occupation moyenne de 90 % en 1981 et de 87 % en 1982. Dans ce contexte, il est à noter qu'à l'été de 1982, les transporteurs réguliers offraient des tarifs encore plus réduits et souvent assujettis à moins de restrictions que lors des étés précédents. Dans cette situation de concurrence, il appert que les transporteurs aériens exploitant des VARA intérieurs durant cette période ont réussi à maintenir des coefficients d'occupation comparables à ceux des mois de pointe d'été de 1981. En guise d'observation générale, on peut remarquer que, comme au cours des cinq premiers mois, la capacité et le trafic ont connu une croissance soutenue pendant les quatre derniers mois de 1981 par comparaison à 1982: la capacité offerte a augmenté de 75 % alors que le trafic a augmenté de 98 %. Comme résultat, le coefficient d'occupation moyenne de septembre à décembre se chiffrait à 80 % en 1982 par rapport à 71 % en 1981.

Tableau 2.9

TRAFIC INTÉRIEUR VARA SAISONNIER EN POURCENTAGE DU TRAFIC TOTAL INTÉRIEUR VARA PAR PÉRIODE, POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I

Période	1981 (%)	1982 (%)
Janvier à mai	8,0	9,8
Juin à août	65,2	56,0
Septembre à décembre	26,8	34,2
	100,0	100,0

Source: Données tirées du tableau D.1, en appendice.

Si l'on examine les capacités et le trafic par paire de villes (tableau D.2) de 1978 à 1982, il est clair que deux segments, soit Toronto-Vancouver et Toronto-Calgary, sont devenus des secteurs clés dans les VARA intérieurs, avec plus de 50 % du trafic et de la capacité pendant toutes ces années. Il est à noter également que le segment Toronto-Edmonton a gagné de

l'importance. La plus importante paire de villes, Toronto-Vancouver, a enregistré 43 % de la capacité en 1981 et 46 % en 1982. Au cours de cette même période, la paire de villes Toronto-Calgary représentait 38 % de la capacité totale en 1981 et de 27 % en 1982. On a constaté la même tendance dans le nombre de passagers. La paire de villes Toronto-Vancouver est passée de 42 % du trafic total en 1981 à 47 % en 1982, alors que la paire de villes Toronto-Calgary qui représentait 39 % du trafic total en 1981 est passée à 28 % en 1982. Les coefficients annuels d'occupation de ces marchés étaient pratiquement statiques pour toutes les paires de villes durant cette période et se sont fixés en moyenne à 82 % en 1981 et à 81 % en 1982.

2.2.2 Affrètement pour voyage tout compris

Bien que de nouveaux règlements moins restrictifs concernant les AVTC aient été adoptés en 1978, leurs répercussions sur les AVTC ont varié quelque peu au cours des années qui ont suivi (tableau 2.10).

Tableau 2.10

TENDANCES ANNUELLES DE LA CAPACITÉ ET DU TRAFIC DES AVTC INTÉRIEURS POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I 1978-1982

Année	Places	% de Changement	Passagers	% de Changement	Coefficient d'occupation
1978	3 723	-	3 288	-	88
1979	9 734	161,5	8 246	150,8	85
1980	20 324	108,8	15 020	82,1	74
1981	22 891	12,6	17 556	16,9	77
1982	6 670	-70,9	4 790	-72,7	72

Source: Données tirées du tableau D.3, en appendice.

De 1978 à 1981, la capacité et le trafic des AVTC ont augmenté, mais ils ont connu une forte baisse en 1982. En contraste marqué avec les VARA intérieurs, la capacité et le trafic annuels entre la plupart des paires de villes (tableau D.4) ont beaucoup varié. Ces chiffres doivent néanmoins être évalués dans le contexte du marché total des tarifs aériens intérieurs réduits. Comme nous le soulignons plus loin, ce trafic AVTC annuel représente chaque année moins de 1 % du trafic total des tarifs aériens réduits depuis 1978. Il semblerait que la faiblesse du marché des AVTC s'explique en partie par la présence de vacances forfaitaires organisées à l'intérieur du pays conjointement avec d'autres programmes de tarifs aériens

réduits (par exemple, les trajets canadiens de CP Air) et par la nature même des déplacements intérieurs VAP (visite d'amis et de parents), c'est-à-dire la proportion de voyageurs en vacances utilisant un hébergement privé.

2.2.3 Participation des transporteurs

La répartition par transporteur du trafic intérieur des passagers se prévalant des VARA et des AVTC de 1978 à 1982 est détaillée aux tableaux D.5 à D.15. Pour les années 1980, 1981 et 1982, il est évident que l'exploitant spécialisé dans l'affrètement, c'est-à-dire Wardair, domine le marché intérieur des VARA (figure 2.5). Des 79 484 passagers transportés sur des VARA intérieurs par les transporteurs de niveau I en 1980, 46 103 (58 %) ont été transportés par Wardair et 31 275 (39 %) par PWA. En 1981, CP Air a réussi à prendre 17 % de ce marché. Pendant la même période, d'autres transporteurs ont pu maintenir leur part du marché (PWA) ou ont connu une baisse de leur part de trafic transporté (Wardair). En 1982, la participation des transporteurs a changé considérablement. Wardair a augmenté sa part à 63 % du trafic et est devenu, de loin, le plus important fournisseur de VARA intérieurs. Pendant la même période, la part du marché de PWA a diminué brusquement à 24 % alors que Nordair est devenu un participant important en saisissant 13 % du marché.

Comme on l'a déjà dit, le programme d'AVTC intérieurs a été quelque peu limité. En 1981, PWA transportait la moitié de tous les passagers dans le cadre de ce service et en 1982, Wardair détenait environ 38 % du marché des AVTC pendant le premier trimestre.

2.3 Services intérieurs réguliers et d'affrètement: questions particulières

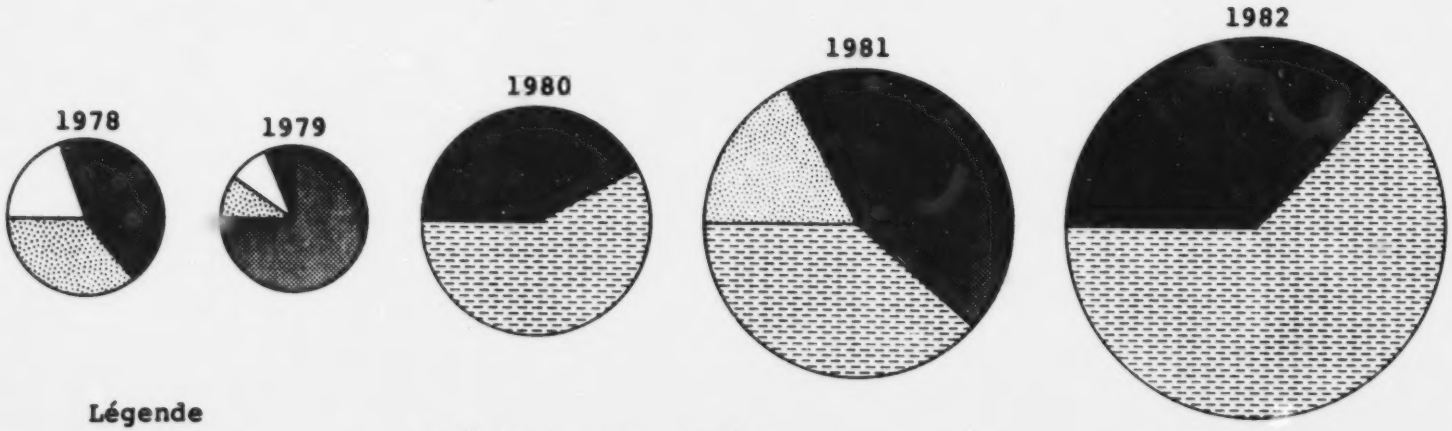
La présente section du chapitre 2 réunit les données sur le trafic liées aux tarifs aériens réduits offerts par les transporteurs de services réguliers et par les exploitants de services non réguliers. On y étudie les problèmes de congestion et de variation saisonnière de même que l'incidence des tarifs aériens réduits par distance de transport et par transporteur. Enfin, nous analysons l'incidence des tarifs aériens réduits par rapport aux facteurs concurrentiels des divers marchés.

2.3.1 Comparaison des parts du marché

Comme le montre le tableau 2.11, le trafic régulier des vols à tarifs aériens réduits a augmenté d'une manière non négligeable de 1978 à 1982. Sur les 15 milliards de passagers-kilomètres ou presque transportés par les compagnies aériennes nationales en 1982, 37 % voyageaient avec des billets à tarifs réduits. On peut voir que, dans le cas de CP Air, la moitié du

Figure 2.5

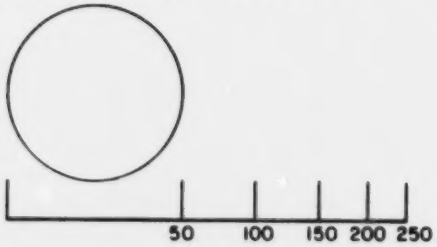
PART DES TRANSPORTEURS DE NIVEAU I DANS LE MARCHÉ INTÉRIEUR DES VARA



Légende

- Nordair
- CP Air
- EPA
- Quebecair
- Wardair
- PWA

Échelle (en milliers)



Les secteurs délimités dans les cercles correspondent au nombre de passagers transportés.

L'échelle mesure le diamètre du cercle.

Tableau 2.11

TRAFIC À TARIFS RÉDUITS COMME POURCENTAGE DU MARCHÉ INTÉRIEUR TOTAL: 1978, 1980, 1982
TRANSPORTEURS NATIONAUX
(Milliers de passagers-kilomètres payants)

	Total			Air Canada	CP Air
Année	Tous types de tarifs	Tarifs réduits	Part du marché des tarifs réduits en %	Tarifs réduits comme pourcentage du trafic total du transporteur	Tarifs réduits comme pourcentage du trafic total du transporteur
1978	13 191 250	1 914 894	14,5	13,5	18,2
1980	16 921 826	4 286 283	25,3	19,3	43,1
1982	15 268 065	5 696 529	37,3	30,8	55,9

Source: Tiré de documents spéciaux communiqués au CTA.

volume total de passagers-kilomètres intérieurs* était constituée de passagers munis de billets réduits.

La progression relative des tarifs aériens réduits (mesurés en PKP) de la part de chaque grand service par rapport au marché total des tarifs aériens réduits est illustrée au tableau 2.12. Nous observons qu'entre 1978 et 1980, la situation commerciale des divers types de tarifs aériens réduits, c'est-à-dire des services réguliers ou non, était semblable. En termes généraux, Air Canada a vu sa part du marché diminuer de 68,2 % en 1978 à 53,8 % en 1980, alors que CP Air augmentait sa part de 25,8 % à 40,5 %. La situation des VARA et des AVTC est demeurée à peu près semblable, bien que l'activité reliée au AVTC ait compté pour moins de 1 % du total des tarifs réduits pour les deux années. L'ensemble du marché des tarifs réduits a plus que doublé de 1978 à 1980. Cette augmentation des PKP résulte de l'introduction de soldes de places par Air Canada et CP Air (mars 1979), de l'introduction du service Aérobus de CP Air (juin 1979), de l'expansion du service Chouette et de la première année complète d'exploitation du Courier Jet en 1979, de l'entrée de Wardair sur le marché (mai 1980), et de l'annulation du service Courier Jet et de l'expansion du service Aérobus (juin 1980).

L'ensemble du marché à tarifs réduits mesuré en passagers-kilomètres payants a continué de progresser de 1980 à 1982, augmentant d'environ 40 %. Cette augmentation résulte du commencement de l'exploitation du service Aérobus de CP Air dans une portion distincte des vols réguliers (octobre 1980), de la poursuite des soldes de places pour l'hiver et le printemps (1981), de l'introduction d'un nouveau tarif excursion payable à l'avance pour les vols intérieurs (juin 1981), de l'expansion du service Aérobus de CP Air à un plus grand nombre de paires de villes (mars et avril 1982) et de la multiplication de tarifs très réduits au cours de la période de pointe d'été en 1982.

Entre 1980 et 1982, Air Canada et CP Air ont dominé le marché des tarifs aériens réduits. Toutefois, avec la présence de Wardair, les tarifs VARA ont vu augmenter leur part du marché de 5,2 % des passagers-kilomètres payants en 1980 à 10,5 % en 1982. Il est intéressant de noter que le segment Toronto-Vancouver, qui est la plus importante paire de villes pour les VARA intérieurs, a enregistré 26 % du trafic total des tarifs réduits durant la période estivale de pointe de 1982 (voir le tableau 2.13). Les coefficients moyens d'occupation des vols affrétés étaient de l'ordre de 92 %. Pour ce qui est des services réguliers, l'utilisation moyenne était de 68 % de la capacité allouée aux tarifs réduits pour la période de trois mois. On pourrait expliquer ces résultats en pensant que les exploitants des services VARA étaient mieux placés pour adapter la capacité fournie à la demande des passagers alors que les

---

* À l'exclusion des liaisons de CP Air dans l'Ouest.

Tableau 2.12

COMPARAISON DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS
PAR TYPE DE TARIF RÉDUIT POUR LE SERVICE INTÉRIEUR: 1978, 1980, 1982
(Milliers de passagers-kilomètres payants)

	1978		1980		Changement en %	1982		Changement en %
	PKP	% du total	PKP	% du total	1980-1978	PKP	% du total	1982-1980
Services réguliers								
Air Canada	1 389 293	68,2	2 447 312	53,8	76,2	3 492 378	54,8	42,7
CP Air	525 602	25,8	1 838 971	40,5	249,9	2 204 151	34,6	19,9
Total partiel	1 914 895	94,0	4 286 283	94,3	123,8	5 696 529	89,4	32,9
Services d'affrètement								
VARA	113 096	5,6	235 586	5,2	108,3	668 458	10,5	183,7
AVTC	8 275	0,4	23 841	0,5	188,1	9 665	0,1	-59,5
Total partiel	121 371	6,0	259 427	5,7	113,1	678 123	10,6	161,4
Total	2 036 266	100,0	4 545 710	100,0	123,2	6 374 652	100,0	40,2

Source: Tiré du tableau D.16, en appendice.

Tableau 2.13

CAPACITÉ ET UTILISATION: JUIN - AOÛT 1982,
VOLS RÉGULIERS ET AFFRÉTÉS
TORONTO - VANCOUVER

	Juin	Juillet	Août	Total
Service réguliers				
Total des places offertes	92 431	95 961	97 650	286 042
Total des passagers transportés	65 719	72 535	78 714	216 968
Total du coefficient d'occupation en %	71,1	75,6	80,6	75,9
Places à tarif réduit offertes	61 962	72 875	76 184	211 021
Passagers transportés à tarif réduit	40 596	48 844	53 777	143 217
Coefficent d'occupation pour les tarifs réduits en %	65,5	67,0	70,6	67,9
VARA				
Total des places offertes	15 202	17 494	23 146	55 842
Total des passagers transportés	13 472	16 121	21 530	51 123
Total du coefficient d'occupation en %	88,6	92,2	93,0	91,6
Portion à tarif réduit				
Total des places offertes à tarif réduit	77 164	90 369	99 330	266 863
Total des passagers transportés à tarif réduit	54 068	64 965	75 307	194 340
Places VARA/Total des places offertes à tarif réduit	19,7 %	19,4 %	23,3 %	20,9 %
Passagers VATA/Total des passagers transportés à tarif réduit	24,9 %	24,8 %	28,6 %	26,3 %

Remarque: 1) Le coefficient d'occupation pour les tarifs réduits est basé sur la définition des transporteurs de la capacité en classe B; on notera qu'une fois la période de réservation anticipée terminée, les places à tarif réduit invendues sont remises en vente au plein tarif.

Source: Documents spéciaux communiqués au CTA et état statistique 41.

transporteurs réguliers se sont retrouvés avec un grand nombre de places à tarifs réduits invendues.

2.3.2 Tendances saisonnières et congestion

Pour ce qui est de la répartition mensuelle du trafic à tarifs réduits, des changements notables se sont produits de 1978 à 1982. Le tableau 2.14 indique une répartition plus uniforme du trafic à tarifs réduits durant les périodes de référence en 1980 comparativement à 1978. Ce changement correspond aux soldes de places dans les périodes hors pointe.

Tableau 2.14

TRAFIC À TARIFS RÉDUITS INTÉRIEUR COMME POURCENTAGE DU TRAFIC À TARIFS RÉDUITS TOTAL PAR PÉRIODE

Période	1978 (%)	1980 (%)	1982 (%)
Janvier-mai	18,1	32,4	33,9
Juin-août	51,0	34,8	42,3
Septembre-décembre	30,9	32,8	23,8
	100,0	100,0	100,0

Source: Tiré du tableau D.27 en appendice.

En 1982, la répartition durant les cinq premiers mois est demeurée à peu près la même qu'en 1980. Cependant, avec un plus grand nombre de tarifs très réduits disponibles en juin, juillet et août (dans certains cas, sujets à très peu de restrictions) combinés à des VARA intérieurs, la période estivale a totalisé 42,3 % du trafic à tarifs réduits, ce qui représente une augmentation d'environ 70 % en PKP par rapport à 1980 (tableau D.16). Cette situation soulève le problème de la congestion de certains segments clés* du réseau aérien. Comme il a été dit plus haut, les stratégies de tarifs réduits adoptées en 1979 et en 1980 ont été utiles pour permettre aux transporteurs de répartir la demande pour des tarifs aériens réduits en dehors des périodes de pointe. D'autre part, puisque le trafic des tarifs réduits est allé d'une répartition plus uniforme en 1980 vers une plus forte concentration pendant la période estivale de 1982, on pourrait remettre en question l'aptitude des transporteurs réguliers à maintenir un service adéquat pour des passagers non discrétionnaires.

* Les segments clés sont définis comme étant ceux qui ont connu des volumes de passagers Noliprix supérieurs à la moyenne en juillet 1979.

Pour examiner cette question, on a eu recours à la proportion de vols avec des coefficients d'occupation supérieurs à 90 % pour le troisième trimestre de 1977, 1979 et 1982. L'analyse antérieure* n'avait révélé aucune tendance constante à l'augmentation de la congestion de 1977 à 1979. Des 13 segments étudiés, cinq ont connu une augmentation de la congestion alors que huit ont enregistré un déclin (tableau 2.15). De plus, on a suggéré que le volume du trafic à tarifs réduits (tel que mesuré par le volume Noliprix) n'était pas lié à l'augmentation ou à la diminution de la congestion, puisque la plus importante paire de villes, Toronto-Vancouver, a enregistré une augmentation de la congestion alors que les trois autres plus grandes paires de villes, Toronto-Calgary, Toronto-Winnipeg et Toronto-Edmonton, ont toutes connu un déclin. On a donc supposé que la répercussion sur les passagers payant le plein tarif était limitée. Les résultats de 1982 confirment cette observation. Des 13 paires de villes étudiées, seulement 2 ont connu une augmentation de la congestion (Toronto-Edmonton, Toronto-St. John's), une est restée inchangée (Toronto-Halifax), mais 10 ont subi une baisse. Cette fois, Toronto-Vancouver a connu une diminution importante.

Un examen plus approfondi de la question a révélé une tendance à la baisse des coefficients d'occupation de places à plein tarif (tableau 2.16)**, ce qui confirme qu'en termes d'accès aux vols, les passagers payant le plein tarif n'ont pas été incommodés par le nombre croissant de passagers voyageant à tarifs réduits.

2.3.3 Tarifs aériens réduits et distance parcourue

Pour permettre l'étude du rapport entre la distance et le volume des tarifs aériens réduits, nous présentons au tableau 2.17 des renseignements sur les activités d'Air Canada et de CP Air dans 20 paires de villes choisies en 1982. Ces segments représentent un bon aperçu des services réguliers puisqu'ils comptent pour près de 40 %*** du trafic total intérieur "véritable" c'est-à-dire entre les points d'origine et de destination. En effet, les paires de villes représentent un plus

---

* R.W. DODD, et al., op. cit.

** Le trafic à plein tarif a été établi comme étant la différence entre la somme des passagers-kilomètres payants et celle des passagers-kilomètres payants voyageant à tarifs réduits. La capacité du plein tarif a été calculée en faisant la différence entre la somme des sièges-kilomètres disponibles et celle des sièges-kilomètres à tarifs réduits. Pour ce dernier calcul, on a assumé que le nombre de sièges-kilomètres disponibles à tarifs réduits était égal aux passagers-kilomètres payants.

*** STATISTIQUE CANADA, publication n° 51-204 au catalogue, annuelle, 1980.

Tableau 2.15

CONGESTION SUR LES SEGMENTS-CLÉS

	Juillet 1979	Pourcentage des vols dont le coefficient d'occupation dépassait 90 % (3e trimestre)				
	Volume Noliprix	1977	1979	Changement entre 1979-1977	1982	Changement entre 1982-1979
Centre du Canada - Ouest du Canada						
Toronto - Vancouver	26 412	45	59	14	12	- 47
Toronto - Calgary	14 775	59	43	- 16	29	- 14
Toronto - Winnipeg	13 945	49	40	- 9	31	- 9
Toronto - Edmonton	10 031	46	28	- 18	35	7
Montréal - Vancouver	6 810	41	42	1	27	- 15
Toronto - Saskatoon	4 271	32	17	- 15	14	- 3
Ouest du Canada						
Winnipeg - Edmonton	5 841	56	35	- 21	18	- 17
Winnipeg - Calgary	5 556	46	43	- 3	18	- 25
Vancouver - Calgary	4 587	49	37	- 12	12	- 25
Vancouver - Edmonton	4 213	30	40	10	12	- 28
Centre du Canada - Est du Canada						
Toronto - Halifax	9 175	24	62	38	62	Aucun changement
Montréal - Halifax	4 920	47	46	- 1	23	- 23
Toronto - St. John's	4 029	34	38	4	51	13

Source: Documents spéciaux communiqués au CTA.

grand pourcentage du trafic d'ensemble parce que les passagers en transit y sont aussi comptabilisés.

Tableau 2.16

COEFFICIENT D'OCCUPATION MOYEN INTÉRIEUR*
POUR LE TROISIÈME TRIMESTRE:
PASSAGERS À PLEIN TARIF DES TRANSPORTEURS NATIONAUX

Année	Coefficient d'occupation moyen
1978	72 %
1980	69 %
1982	62 %

* Toutes les routes intérieures sauf celles de CP Air en direction de l'ouest.

Source: Dossiers spéciaux déposés au CTA.

Nous constatons au tableau 2.17 que, dans la plupart des cas, on retrouve une plus forte proportion de trafic à tarifs réduits sur les vols long-courriers. En d'autres termes, plus la distance augmente, plus le trafic à tarifs réduits tend à augmenter par rapport au trafic total. Bien qu'elles n'apparaissent pas au tableau, les données désagrégées par transporteur correspondent au modèle tiré du tableau 2.11; CP Air détient un taux plus élevé de trafic à prix réduits qu'Air Canada.

2.3.4 Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours sur le segment Toronto-Vancouver

Comme nous l'avons dit plus haut, en 1982 les transporteurs réguliers ont offert des tarifs plus réduits que lors des étés précédents et, dans plusieurs cas, ces tarifs étaient sujets à très peu de restrictions. Pour mieux déterminer la répercussion éventuelle de ces tarifs sur les voyages à plein tarif, nous avons choisi d'étudier les tarifs Aérobus de CP Air et Skysaver Un aller/deux jours d'Air Canada sur le segment Toronto-Vancouver puisque cette paire de villes est la plus importante aux plans des taux unitaires et du trafic intérieur VARA pour les vols long-courriers. De plus, ce segment est le seul où on peut faire une évaluation précise du service Aérobus/Skydeal en ce sens que les renseignements sur ce tarif ont été recueillis seulement pour les gros aéronefs. (On

Tableau 2.17

CAPACITÉ ET UTILISATION PAR SEGMENT DE VOL CHOISI:
AIR CANADA ET CP AIR
1982

	C.O. (%)	Places de classe B	Passagers de classe B	C.O. de classe B (%)	Passagers de classe B/Total des passagers (%)
Long-courriers (1 171 km ou plus)					
Montréal-Winnipeg	58	75 752	36 676	48	43
Toronto-Calgary	70	511 531	319 237	62	49
-Edmonton	72	369 035	220 724	60	44
-Regina	68	118 871	70 744	60	44
-Saskatoon	71	103 115	58 440	57	42
-Vancouver	64	648 258	393 300	61	56
Vancouver-Ottawa	64	78 321	49 969	64	52
-Winnipeg	66	129 875	57 160	44	33
Moyen-courriers (de 1 128 km à 1 770 km)					
Vancouver-Regina	53	44 680	14 608	33	27
-Saskatoon	47	56 135	26 912	41	41
Winnipeg-Calgary	64	179 391	79 662	44	34
-Edmonton	61	154 582	68 108	44	35
-Toronto	72	331 103	162 623	49	30

Tableau 2.17 (Suite)

CAPACITÉ ET UTILISATION PAR SEGMENT DE VOL CHOISI:
AIR CANADA ET CP AIR
1982

	C.O. (%)	Places de classe B	Passagers de classe B	C.O. de classe B (%)	Passagers de classe B/Total des passagers (%)
Court-courriers (1 127 km ou moins)					
Montréal-Halifax	62	192 492	104 251	54	35
-Ottawa	46	240 465	60 830	25	21
Toronto-Montréal	65	587 786	210 048	36	15
-Ottawa	70	363 464	130 223	36	14
Vancouver-Calgary	59	508 639	223 185	44	33
-Edmonton	58	351 929	156 794	45	34
-Victoria	60	111 532	57 789	52	32

Remarque: 1) Le coefficient d'occupation pour les tarifs réduits est basé sur la définition des transporteurs de la capacité en classe B; on notera qu'une fois la période de réservation anticipée terminée, les places à tarif réduit invendues sont remises en vente au plein tarif.

Source: Documents spéciaux communiqués au CTA.

trouvera au tableau 2.18 des données sur l'ensemble du trafic et le coefficient d'occupation.)

En général, les niveaux de capacité d'ensemble des deux transporteurs étaient semblables sur ce segment en 1982. Toutefois, Air Canada a transporté environ 12 % de plus de passagers. De plus, on a évalué à 62 % la proportion des passagers d'Air Canada voyageant à plein tarif alors que CP Air a transporté seulement 24 % de son trafic à plein tarif. En examinant de plus près les tendances mensuelles, on s'aperçoit que CP Air a connu un léger glissement de la demande pour les services de classe économique et pour le service Aérobus de juin à août comparativement aux autres mois. Cette situation a coïncidé avec l'introduction par Air Canada du service Skysaver Un aller/deux jours qui venait concurrencer l'Aérobus. Comme des limites minimales ont été établies à la fin de septembre pour les tarifs très réduits, il est intéressant de noter qu'Air Canada a connu une augmentation de la demande de services de classe économique durant le dernier trimestre, alors que CP Air a transporté des taux de passagers à plein tarif comparables à ceux du premier et du deuxième trimestre.

Tableau 2.18

CAPACITÉ ET UTILISATION EN 1982
POUR AIR CANADA ET CP AIR:
TORONTO-VANCOUVER

Mois	C.O. des transporteurs (%)	Passagers du Un aller/deux jours et de l'Aérobus
Janvier	59	11 601
Février	58	10 938
Mars	58	12 829
Avril	65	15 476
Mai	68	17 650
Juin	71	16 348
Juillet	76	18 089
Août	81	20 107
Septembre	67	12 990
Octobre	59	-
Novembre	53	-
Décembre	53	-

Source: Dossiers spéciaux déposés au CTA.

2.3.5 Transporteurs régionaux: capacité et utilisation des tarifs réduits

Pour mieux comprendre les répercussions des tarifs intérieurs aériens réduits offerts par les transporteurs régionaux, des statistiques sur les activités de Eastern Provincial Airways (EPA), Nordair, Pacific Western Airlines (PWA) et Quebecair ont été analysées et comparées à celles des transporteurs nationaux; ces statistiques portaient sur des paires de villes choisies durant la période estivale de pointe de 1982. Le tableau 2.19 révèle la proportion du trafic à tarifs réduits transporté par les compagnies aériennes nationales et régionales dans les mêmes marchés. Sur des marchés concurrentiels, rien ne porte à croire que le nombre des transporteurs participants a quelqu'influence sur la proportion de passagers transportés voyageant à tarifs réduits relativement au trafic total. Par exemple, on pourrait s'attendre à trouver une portion importante du trafic à tarifs réduits sur le segment Montréal-Toronto où quatre transporteurs se font concurrence; or, ces tarifs ne représentaient que 20 % du trafic total. Par contre, dans le cas de certaines paires de villes, comme Vancouver-Calgary, Vancouver-Edmonton et Vancouver-Victoria, où trois transporteurs se font concurrence, les passagers profitant des tarifs réduits ont représenté de 31 à 38 % de tous les passagers transportés. En outre, certains segments tels Halifax-Sydney, Regina-Calgary, Regina-Winnipeg et Thunder Bay-Winnipeg, où seuls deux transporteurs offrent des services sans escale, ont enregistré des parts comparables de trafic à tarifs réduits. Il ne semble donc pas exister de tendances générales et tout nous porte à croire que le total des voyages à tarifs réduits par rapport au trafic total varie en fonction des caractéristiques de chaque marché, par exemple la longueur du parcours, la proportion des voyages d'affaires et des voyages personnels.

Nous avons observé que EPA et PWA ont transporté un plus grand nombre de passagers à tarifs réduits sur les marchés de Halifax-Toronto, Vancouver-Calgary et Vancouver-Edmonton où les programmes de tarifs réduits* permettant d'acheter des billets dans les trois heures précédant le départ ont été offerts pendant la période estivale de pointe. Bien que l'objectif principal de ces offres de tarifs ait été de vendre les places excédentaires non utilisées, ces tarifs, selon toute probabilité, ont attiré des voyageurs non discrétionnaires et ainsi détourné une partie du trafic à plein tarif.

---

* L'expérience "Walk-on" de EPA et le service "Top-up" de PWA.

Tableau 2.19

TRAFIC INTÉRIEUR À TARIFS RÉDUITS COMME POURCENTAGE DU TRAFIC TOTAL PAR SEGMENT DE VOL CHOISI: JUIN-AOÛT 1982, TRANSPORTEURS NATIONAUX ET RÉGIONAUX

	Air Canada	CP Air	EPA	Nordair	PWA	Quebecair	Moyenne
Halifax - St. John's	35	-	44	-	-	-	41
- Sydney	32	-	32	-	-	-	33
Montréal - Ottawa	24	50	-	16	-	-	26
- Québec	17	-	-	-	-	8	12
- Toronto	14	50	-	16	-	21	20
- Val-d'Or	23	-	-	12	-	-	17
Regina - Calgary	18	-	-	-	54	-	35
- Edmonton	12	-	-	-	47	-	28
- Winnipeg	23	-	-	-	52	-	36
Toronto - Halifax	45	-	64	-	-	-	50
- Thunder Bay	22	-	-	36	-	-	25
- Sault Ste. Marie	20	-	-	29	-	-	24
Thunder Bay - Winnipeg	36	-	-	39	-	-	37
Vancouver - Calgary	26	49	-	-	58	-	33
- Edmonton	27	50	-	-	56	-	38
- Victoria	33	35	-	-	27	-	31

Source: Tiré des tableaux D.28 à D.33, en appendice.

Chapitre 3

STIMULATION, DIVERSION ET CONDITIONS DE VENTE

La question de la stimulation par opposition à la diversion est au coeur du débat depuis l'adoption des tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs. Pour l'essentiel, il s'agit de savoir si ces tarifs ont pour effet premier de détourner les passagers des vols à tarifs réguliers, ou s'ils stimulent les passagers qui, sans ces tarifs réduits, n'auraient pas voyagé. D'aucuns prétendent qu'une tendance à la diversion entraînerait pour les transporteurs réguliers des pertes de revenus importantes, qui se traduiraient par une grave baisse du rendement. Ils estiment en particulier qu'une diminution des profits sur les vols long-courriers au troisième trimestre, marché très important puisqu'il s'agit de la période de pointe des voyages, nuirait à la possibilité des transporteurs réguliers de maintenir leurs services pendant la morte saison, où le marché est moins actif. D'autres considèrent, en revanche, que les tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs accroissent la demande globale de transport (et donc les recettes) en encourageant les individus à prendre l'avion ou à le prendre plus souvent et en attirant ceux qui, autrement, voyageraient sur des vols internationaux plutôt que sur des vols intérieurs.

De l'avis général, on admet que les tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs produisent à la fois un effet de stimulation et un effet de diversion. La question de savoir dans quelle mesure ces deux éléments existent et peuvent être maîtrisés est devenue le principal sujet de préoccupation. Pour déterminer le véritable ratio de stimulation/diversion, il est nécessaire de bien connaître dans toute leur complexité les motivations qui sous-tendent la décision de voyage d'un passager. En outre, pour pouvoir agir sur la stimulation et la diversion, il faut comprendre les effets que produisent les diverses conditions de vente sur la décision de voyage d'un passager.

Lorsqu'on tente de mesurer un rapport précis entre stimulation et diversion pour un tarif réduit donné, on se heurte à plusieurs difficultés. On doit, tout d'abord, définir le tarif de référence utilisé pour effectuer la mesure. Le ratio de stimulation/diversion varie en effet selon le tarif des autres services offerts sur le marché et, par conséquent, lorsqu'on compare des rapports, on doit veiller à tenir compte des services offrant un tarif analogue. La deuxième difficulté survient lorsqu'on désire approfondir les raisons pour lesquelles un passager classé initialement parmi les voyageurs stimulés n'aurait pas emprunté un vol à tarif plus élevé. Ainsi, peut-on dire qu'un passager qui aurait voyagé à coup sûr durant l'été mais qui a profité d'un tarif réduit pour se déplacer au printemps est vraiment stimulé? Pour que le passager soit détourné dans le temps, il faut que les deux services offrent le

même tarif. Mais, dans ce cas, quel facteur aurait encouragé le passager à voyager plus tôt que prévu? Supposons que le niveau du tarif soit plus bas. Entraînerait-il, en définitive, une diminution des recettes du transporteur? Il se peut, au contraire, que ce manque à gagner soit annulé si l'on considère l'évolution de la valeur monétaire réelle. Et même si ce manque à gagner n'est pas annulé, un transporteur peut justifier cette perte de rendement à court terme lorsqu'il doit faire face à des difficultés soudaines de trésorerie ou à une diminution de sa part du marché. Afin d'établir si ce passager est vraiment stimulé, il est nécessaire de connaître ses futures intentions de voyage. A-t-il simplement déplacé son voyage d'été au printemps ou s'agit-il d'un voyage supplémentaire? En d'autres termes, ce passager effectuera-t-il toujours son voyage d'été prévu? Pour mesurer ce point avec précision, il faut établir une période de référence et, à partir de là, connaître les intentions de voyage initiales du passager puis déterminer si ces intentions ont été réellement modifiées par la venue d'un tarif aérien réduit. Cet aspect de la stimulation est désigné couramment sous le nom de "diversion dans le temps".

Outre la diversion dans le temps, il faut tenir compte également de la "diversion dans l'espace" lorsqu'on tente de mesurer le rapport entre stimulation et diversion. La diversion dans l'espace se produit lorsqu'un passager qui avait l'intention de se rendre à un endroit déterminé a modifié ses plans de voyage à cause d'un tarif aérien réduit. Évidemment, si le passager avait envisagé initialement de se rendre à sa maison de campagne mais que l'offre de tarifs aériens réduits l'a encouragé à se déplacer par avion, on peut considérer qu'il s'agit d'un voyage "stimulé", puisque tout le bénéfice va à l'industrie du transport aérien. La question se pose différemment lorsqu'un passager qui envisage de se rendre à un endroit par avion change sa destination à cause de tarifs aériens réduits. Dans ce cas, il y a diversion dans l'espace. Quel en est l'effet sur les recettes? Si les tarifs sont identiques, il n'y a pas de perte de recettes. Mais si le vol à destination du deuxième endroit choisi est meilleur marché, il y a diminution des recettes nettes. La question cruciale que pose cette diversion dans l'espace est celle de savoir si le passager emprunte un vol national ou international avec les retombées naturelles que ce choix peut entraîner pour la politique nationale en matière de tourisme et pour la balance commerciale. L'évaluation se complique encore davantage lorsque le passager peut être détourné à la fois dans le temps et dans l'espace.

Des difficultés supplémentaires apparaissent lorsqu'on étudie la "diversion par mode". Prenons l'exemple d'un passager qui, au départ, envisage de se déplacer par le train ou en voiture et qui, séduit par une offre de tarif aérien réduit, trouve qu'il vaut la peine de se déplacer par avion. Le transporteur aérien considérerait naturellement que ce passager a été "stimulé", mais les spécialistes en voyages et assurément les autres services de transport pourraient considérer ce changement

des plans de voyage comme une diversion. Le même effet se produirait si ce changement impliquait des transporteurs aériens concurrents. Un passager qu'on aurait incité à changer de transporteur par un tarif aérien réduit serait considéré comme "stimulé" par le transporteur bénéficiaire mais comme "détourné" par l'autre transporteur.

En ce qui concerne la régulation du rapport entre stimulation et diversion, on a imposé depuis le lancement de l'expérience diverses conditions ou barrières à la vente de tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs. Ces conditions de vente, appelées communément barrières, ont revêtu de multiples formes dont les principales sont énumérées dans la Revue des tarifs aériens réduits publiée en 1980*. Citons:

- les exigences en matière d'achat et de réservations anticipées;
- les durées de séjour minimales;
- les billets aller retour;
- les frais d'annulation;
- l'invariabilité des réservations; et
- la capacité limitée (limite du nombre de places à tarifs réduits).

Ces barrières sont conçues pour dissuader les passagers payant les tarifs réguliers de bénéficier des tarifs réduits. On qualifie généralement ces passagers payant les tarifs réguliers de voyageurs non discrétionnaires, car la nature de leurs déplacements leur impose de pouvoir disposer de souplesse dans l'organisation de leurs voyages et de compter sur des vols réguliers à horaires fixes; en outre, ces passagers sont désireux et capables de payer pour avoir ces facilités. La majorité des passagers non discrétionnaires voyagent pour affaires ou pour des besoins urgents. En revanche, les passagers discrétionnaires sont ceux qui peuvent planifier leurs voyages longtemps à l'avance et dont les intentions demeurent relativement fermes, de sorte qu'ils n'ont pas réellement besoin de la possibilité de modifier leurs plans de voyage.

Dans le passé, les barrières imposées sur les vols intérieurs à tarifs réduits offerts tant par les compagnies d'affrètement que par les transporteurs réguliers étaient relativement restrictives. Cependant, avec la prolongation de l'expérience touchant les tarifs aériens réduits, ces barrières se sont assouplies progressivement. L'appendice A détaille les faits marquants de cette évolution. Pour prendre l'exemple des réservations anticipées obligatoires imposées tant par les compagnies d'affrètement que par les transporteurs réguliers sur les vols à tarifs réduits, la réservation anticipée obligatoire pour les vols affrétés a été fixée à l'origine à 45 jours en janvier 1978. En avril 1978, ce délai de réservation a été

---

* R. DODD, et al., op. cit.

réduit à 30 jours, puis à 14 jours en décembre 1979. En outre, la réservation anticipée obligatoire pour les vols affrétés a été supprimée en 1980 pour un tiers de la capacité de l'aéronef. Dans le cas des transporteurs réguliers, l'achat anticipé de tarifs Noliprix Canada est devenu possible en février 1977. À l'origine, le délai de réservation anticipée était fixé à 60 jours. Par la suite, cette barrière a été abaissée à 45 jours, en octobre 1977, puis à 30 jours à compter du 17 juillet 1978. Le 19 septembre 1980, ce délai est tombé à 14 jours.

Les transporteurs réguliers ont également introduit, au début de l'expérience des tarifs réduits sur les vols intérieurs, un service qui ne comportait aucune obligation de réservation anticipée. L'accès à ces services commercialisés sous le nom de services Chouette et Courier Jet, en dépit de faibles barrières au sens traditionnel, était sévèrement régi par une fréquence limitée et l'obligation de voyager la nuit.

À l'été 1982, l'évolution des tarifs aériens sur les vols intérieurs était telle que les deux transporteurs réguliers nationaux offraient, parmi leur éventail de produits, un service à tarif extrêmement réduit assorti de faibles restrictions tant en ce qui concerne la réservation anticipée que la durée de séjour minimale. C'est ainsi que CP Air a lancé son service Aérobus en juin 1979, service qui s'apparentait aux services Chouette et Courier Jet en ce qu'il ne comportait pas de réservation anticipée obligatoire. L'accès à ce service était toutefois fortement restreint par les fréquences limitées et par le fait qu'il était offert sur aéronef spécialisé. En octobre 1980, le service Aérobus était offert dans une partie déterminée de l'aéronef sur certains vols à horaires réguliers. Les itinéraires ouverts à ce service ont continué de s'étendre durant 1981 et 1982. En juin 1982, Air Canada a introduit un service à tarif comparable commercialisé sous le nom de Skysaver Un aller/deux jours. Avec cette évolution, il est devenu clair que ce genre de tarif réduit n'était plus restreint par les conditions de vente traditionnellement associées aux tarifs aériens réduits et qu'il était fixé à un niveau plus bas que d'autres tarifs réduits assujettis aux conditions traditionnelles appliquées jusque-là. On a également émis l'hypothèse qu'un tel service pouvait entraîner une diversion indue du trafic.

3.1 Sondage auprès des passagers aériens canadiens (août 1982)

Devant de tels développements, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a commandé, dans le cadre de son enquête sur les tarifs aériens réduits, un sondage sur les passagers canadiens des vols intérieurs réguliers qui profitent de tarifs très réduits et comportant peu de barrières. L'enquête, qui a été menée par la société d'étude de marché Market Facts of Canada Ltd., pour le compte de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, avait pour objet d'examiner:

a) l'incidence des tarifs aériens extrêmement réduits et comportant peu de barrières, du point de vue de la diversion et de la stimulation du trafic; et

b) l'efficacité relative des conditions de vente de tels services en comparaison des autres tarifs aériens réduits.

L'enquête a porté sur un échantillon de passagers canadiens de vols intérieurs qui ont pris l'avion au mois d'août 1982. L'échantillon a été conçu en fonction de certains facteurs (tarif, transporteur, ligne, longueur du parcours et jour du vol), et à partir des estimations, fournies par les transporteurs, sur l'ensemble des points d'origine et de destination, pour août 1982, des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours. Pour les besoins de l'enquête de la CCT, l'échantillon a été stratifié de façon disproportionnée sur le plan du tarif afin de mettre l'accent sur l'importance des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours; les passagers qui ont profité de ces tarifs forment donc 75 % de l'échantillon, les 25 % qui restent étant constitués de passagers en classe économique. On a aussi stratifié de façon disproportionnée les transporteurs afin de refléter le développement plus poussé du programme Aérobus/Skydeal de CP Air par rapport à celui d'Air Canada Skysaver Un aller/deux jours. Mentionnons également le fait que le tarif de CP Air s'appliquait aux trajets Montréal-Ottawa-Toronto, tandis que le tarif d'Air Canada ne s'y appliquait pas. Les passagers de CP Air forment par conséquent 61 % de l'échantillon et les passagers d'Air Canada, 39 %.

Pour ce qui est des lignes et de la longueur du parcours, on a identifié 47 paires de villes entre lesquelles s'appliquaient les deux offres de tarifs réduits. On s'est assuré que la majorité de ces lignes seraient adéquatement échantillonnées si l'enquête était menée dans les aéroports de Toronto et de Vancouver. On a stratifié de façon proportionnée les différentes longueurs de parcours, les trajets long-courriers (plus de 2 414 km) constituant 36 % de l'échantillon, les trajets moyen-courriers (entre 1 207 et 2 414 km) constituant 17 % de l'échantillon, et les trajets court-courriers formant le reste de l'échantillon, soit 47 %. Les jours de la semaine sont également représentés de façon proportionnée, les week-ends (vendredi, samedi et dimanche) constituant 39 % de l'échantillon, et les jours de semaine, 61 %. L'échantillon de passagers en classe économique a servi de tiers complémentaire (passagers à plein tarif) sur les vols où l'on a échantillonné les passagers profitant des tarifs réduits.

L'enquête a été effectuée entre le 5 et le 24 août 1982, aux aéroports de Toronto et de Vancouver. Les voyageurs ont été interviewés dans les salles d'attente des aéroports avant le départ de leur vol. On a vérifié le billet des voyageurs afin de s'assurer que seuls les passagers voyageant en classe

économique ou profitant des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours étaient interviewés.

3.2 Stimulation/Diversion

On a pu établir les taux de stimulation et de diversion pour la période étudiée en demandant aux passagers profitant des deux tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours s'ils seraient disposés à voyager à prix plus élevé. On a identifié deux niveaux de tarifs supérieurs: un niveau élevé, soit le prix que devraient payer les passagers s'ils voyagaient sur le même trajet en classe économique et un niveau moins élevé, soit un prix se rapprochant, pour le même trajet, du tarif Noliprix/Skysaver et se situant en fait entre les tarifs très réduits et la classe économique. On a d'abord demandé aux voyageurs s'ils auraient été disposés à payer le tarif Noliprix/Skysaver. On a ensuite demandé à ceux qui ont répondu affirmativement s'ils seraient disposés à voyager en classe économique. On trouvera les résultats au tableau 3.1.

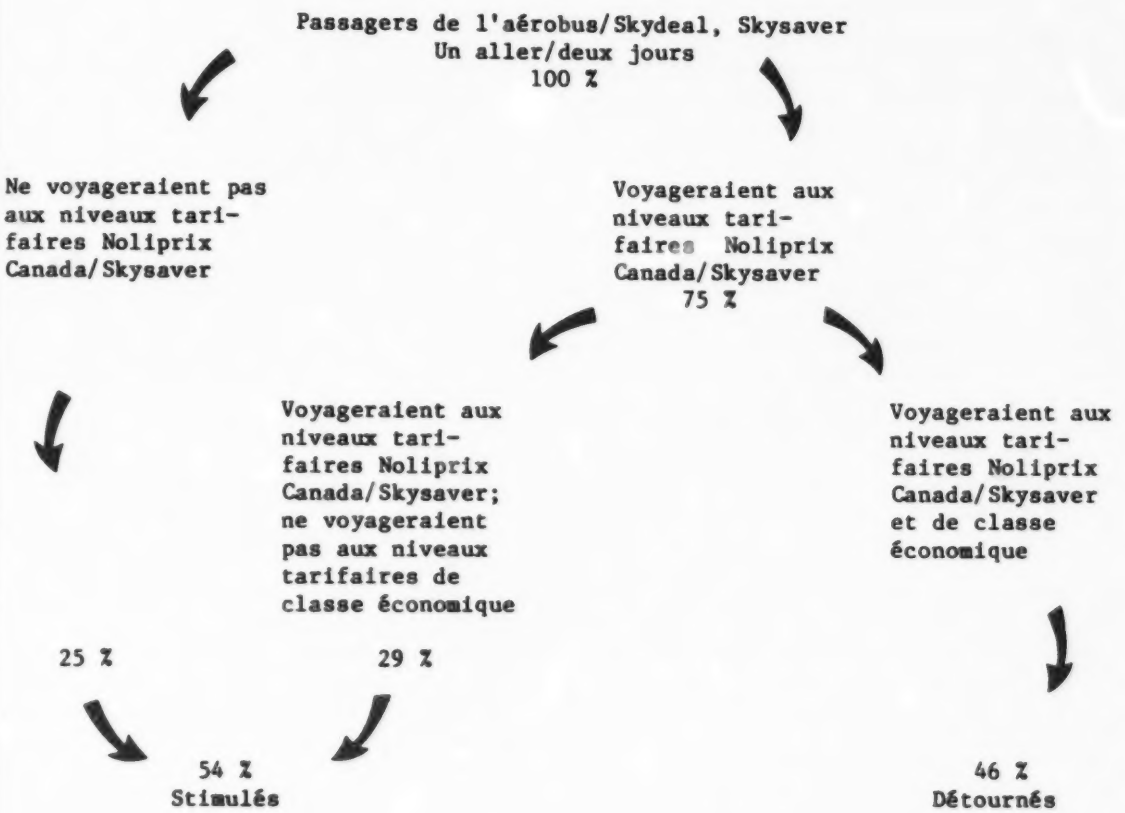
On peut interpréter le tableau 3.1 comme une démonstration de la stimulation/diversion dans un marché simple à deux ou trois tarifs, dans lequel les produits ne se distinguent que par le prix. Dans le premier cas, deux niveaux de prix sont disponibles: Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours et le tarif économique. Cinquante-quatre pour cent de tous les passagers interviewés, qui ont profité des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, ont indiqué qu'ils n'auraient pas acheté de billet s'ils n'avaient pu voyager qu'en classe économique. La disponibilité de produits comme Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours constitue donc une stimulation pour ces passagers. Quarante-six pour cent des passagers interviewés ont cependant indiqué qu'à défaut de tels tarifs, ils auraient voyagé en classe économique; on estime donc qu'ils ont été détournés.

Dans le cas du marché à trois tarifs, on a introduit un nouvel élément: le tarif Noliprix/Skysaver. L'ajout de cet élément a eu pour effet de créer un troisième groupe de passagers qui hésiteraient à voyager en classe économique mais qui seraient disposés à payer le tarif Noliprix/Skysaver. En supposant que la classe économique et le tarif Noliprix/Skysaver étaient tous deux disponibles, on a obtenu les résultats suivants: 25 % des passagers interviewés n'auraient accepté de voyager qu'à tarif Aérobus/Skydeal ou Skysaver Un aller/deux jours, tandis que 75 % auraient tout de même acheté des billets, soit en classe économique, soit au tarif Noliprix/Skysaver.

On peut donc conclure que, pendant la période d'enquête, les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours ont eu des effets de stimulation et de diversion à peu près égaux, lorsque la classe économique ne constituait que la seule solution de remplacement. Par contre, lorsqu'on créait un marché à trois tarifs en ajoutant le tarif Noliprix/Skysaver, la

Tableau 3.1

STIMULATION/DIVERSION - AÉROBUS/SKYDEAL, SKYSAVER UN ALLER/DEUX JOURS, AOÛT 1982



Source: Sondage des passagers aériens canadiens de la Commission canadienne des transports, août 1982.

diversion dépassait de beaucoup la stimulation. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le ratio de stimulation/diversion varie en fonction du niveau de prix à partir duquel la mesure est faite. On trouvera dans le tableau 3.2 une analyse plus approfondie des passagers considérés comme stimulés. Si les questions posées lors de l'enquête n'ont pas permis de déterminer d'intentions au niveau de la planification des voyages et donc, d'identifier avec précision la diversion dans le temps, elles ont tout de même permis d'obtenir certaines indications sur la diversion possible quant au moyen de transport et à la destination. Ainsi, environ 60 % des voyageurs interrogés ont mentionné, comme solution de remplacement, le recours à un autre moyen de transport; 9 % ont plutôt mentionné un changement de destination. Le pourcentage élevé de voyageurs qui ont mentionné les deux solutions précédentes laisse supposer que le ratio de stimulation/diversion pourrait être soumis à d'importantes variations selon la définition qu'on lui donne. Comme on n'a pas, au cours des études précédentes, examiné en détail ces variations en fonction de la définition de la stimulation, nous nous en tiendrons, dans la suite de la présente analyse, à la définition normalisée de la stimulation/diversion, en ne tenant pas compte des aspects de diversion que peut comporter la stimulation, ce qui nous permettra d'établir des comparaisons valables avec les ratios obtenus antérieurement.

L'incidence des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours sur la stimulation et la diversion devient plus évidente si on la situe dans un contexte historique. Le tableau 3.3 illustre les ratios de stimulation/diversion obtenus lors d'études de marché qui ont été faites depuis l'avènement des tarifs réduits. Le ratio de stimulation/diversion des services figurant dans la première colonne est d'abord établi en fonction de la classe économique. On donne ensuite le ratio de stimulation/diversion qu'on obtient lorsqu'on ajoute à la classe économique un tarif intermédiaire.

Il est certes difficile de généraliser à partir d'études réalisées par différents transporteurs, à différentes époques, et pour des produits différents. Ces études n'en sont pas moins semblables à la nôtre quant à leur objet puisqu'elles visaient à mesurer le ratio de stimulation/diversion par rapport à la classe économique et à un tarif intermédiaire. Nous avons utilisé la même méthode pour notre enquête visant les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours. Même si les produits ne sont pas les mêmes et si les tarifs absolus et les réductions ne sont pas équivalents, l'écart qui existe entre le tarif très réduit, le tarif moyennement réduit et la classe économique est pour ainsi dire comparable.

Les différents résultats obtenus avant 1980 indiquent de façon constante, sauf dans un cas, que le ratio de stimulation/diversion suscitée par un tarif très réduit par rapport à la classe économique et à un tarif réduit intermédiaire est d'environ 50/50. Dans le cas où la seule solution de

Tableau 3.2

OPTIONS DE RECHANGE DES PASSAGERS STIMULÉS

Options	Passagers stimulés qui		
	Ne paieraient pas le tarif de classe économique (%)	Ne paieraient pas le tarif Noliprix Canada (%)	Paieraient le tarif Noliprix, mais non la classe économique (%)
Rester chez soi	27	26	29
Remettre le voyage	5	4	6
Voyager par voiture	25	20	29
Voyager par train	19	23	16
Voyager par autocar	15	16	13
Voyager par un mode de transport non précisé	2	2	1
Voyager ailleurs par voiture, train ou autocar	4	4	4
Voyager ailleurs par avion	1	2	1
Voyager ailleurs par un mode de transport non précisé	4	3	4
Chercher un autre tarif aérien réduit pour se rendre à la même destination	11	13	10

Remarque: Les colonnes de pourcentage dépassent 100 % en raison d'environ 10 % de réponses multiples.

Source: Sondage de la Commission canadienne des transports auprès des passagers aériens canadiens, août 1982.

Tableau 3.3

HISTORIQUE DES TAUX DE STIMULATION/DIVERSION ATTRIBUÉS AUX TARIFS AÉRIENS RÉDUITS EN FONCTION DES DONNÉES RECUEILLIES PAR SONDAGE

Type de tarif aérien réduit	Transporteur	Période	STIM/DIV par rapport au tarif de classe économique seulement	STIM/DIV par rapport au tarif de classe économique et à un autre tarif aérien réduit intermédiaire
VARA	PWA	Été 1978	86/14	56/44
VARA	CP	Été 1978	87/13	51/49
Chouette	AC	Été 1978	60/40	43/57
Noliprix Canada	AC	Été 1978	45/55	25/75
Solde de places (1)	AC	Printemps 1979	89/11	68/32
Solde de places	CP	Printemps 1979	65/35	40/60
Solde de places (long-courrier)	AC	Automne 1979	86/14	44/56
Solde de places (court-courrier)	AC	Automne 1979	75/25	39/61
Economizer	PWA	Été 1979	-	60/40
Moyenne avant 1980			75/25	47/53
Médiane avant 1980			81/19	44/56
Aérobus/ Skydeal, Skysaver Un Aller/ deux jours	AC/CP	Été 1982	54/46	25/75

Remarque: 1) Moyenne des résultats long-courriers et court-courriers.

Sources: Revue des tarifs aériens réduits: Mise en perspective de trois années; divers résultats de sondage déposés par les transporteurs dans le cadre des audiences publiques ou à l'appui des demandes d'instauration de services réduits; sondage de la CCT auprès des passagers aériens canadiens, août 1982.

remplacement est la classe économique, le taux de stimulation/diversion est de 75/25. Si l'on compare les résultats obtenus avant 1980 à ceux que nous avons obtenus en août 1982, on note un changement marqué. Dans les deux cas étudiés, soit le marché à deux tarifs et le marché à trois tarifs, le taux de diversion fait un bond de 22 points par rapport aux résultats d'avant 1980. La comparaison est peut-être un peu boiteuse, en ce sens que notre enquête a porté sur une seule période de pointe, tandis que les enquêtes antérieures portaient à la fois des périodes de pointe et sur des périodes hors pointe. Il importe toutefois de noter que, si l'on compare le ratio de stimulation/diversion de la période de pointe d'août 1982 aux résultats d'enquêtes antérieures à 1980, effectuées aussi lors de périodes de pointe, l'augmentation signalée au niveau de la diversion demeure sensible.

Considérés dans une perspective historique des ratios de stimulation/diversion, les tarifs réduits Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours marquent une augmentation substantielle de diversion du trafic. Une analyse plus approfondie donne à penser que cette augmentation prendrait sa source, du moins en partie, dans les voyages d'affaires. On trouvera au tableau 3.4 une comparaison des motifs de déplacement entre les passagers interviewés lors de deux soldes de places, faits antérieurement par Air Canada, et les passagers profitant des deux tarifs très réduits qui font l'objet de notre étude. Les passagers ayant profité des quatre tarifs réduits sont répartis selon qu'ils ont été stimulés ou détournés. Nous avons ajouté à la complexité de l'analyse en tenant compte de la longueur du parcours. Même si les catégories de motifs de déplacement ne sont pas parfaitement identiques, selon que l'on parle de soldes de places ou de tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, il est tout de même possible de les comparer de façon générale. Pour chaque type de parcours, le pourcentage de passagers détournés, se déplaçant pour affaires, est plus élevé dans le cas des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours que dans celui des deux soldes de places. Il est à noter que l'écart est plus prononcé dans le segment des court-courriers que dans ceux des moyen-courriers et des long-courriers. Quant à la proportion de passagers détournés, se déplaçant par agrément, elle se maintient entre 25 et 30 % pour chacun des quatre tarifs réduits. Pour ce qui est de la stimulation, on notera le nombre peu élevé de passagers se déplaçant pour affaires, qui ont profité des soldes de places d'Air Canada. Par contre, un bonne proportion des voyageurs stimulés par les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours faisaient un voyage d'affaires qu'ils n'auraient pas envisagé de faire à un prix plus élevé.

3.3 L'efficacité des barrières

L'analyse des tableaux 1.1 et 1.2 fait ressortir le fait que, si les rabais consentis sur les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours sont à peu près du même ordre que

Tableau 3.4

MOTIF DU VOYAGE EXPRIMÉ EN POURCENTAGE DES PASSAGERS
SE PRÉVALANT DE CERTAINS SERVICES AÉRIENS À TARIFS RÉDUITS

Service	Motif du voyage	Court-courrier(1)		Moyen-courrier(1)		Long-courrier(1)		Toutes distances	
		Stimulés	Détournés	Stimulés	Détournés	Stimulés	Détournés	Stimulés	Détournés
Air Canada	Affaires seulement	-	9	1	5	1	5	1	6
Solde de places	Vacances/agrément seulement	30	28	23	26	31	31	28	28
Printemps 1979	Affaires et vacances/agrément	6	8	4	7	8	11	6	9
	VAP seulement	34	33	38	35	27	22	33	30
	Vacances, agrément et VAP	29	20	33	25	32	29	31	25
	Autres	1	2	1	2	1	2	1	2
Air Canada	Affaires seulement	3	3	-	-	5	3	4	3
Solde de places	Vacances/agrément seulement	26	26	-	-	28	22	27	24
Automne 1979	Affaires et vacances/agrément	9	9	-	-	7	9	8	9
	VAP seulement	37	34	-	-	38	45	37	40
	Vacances, agrément et VAP	22	26	-	-	19	16	21	21
	Autres	3	2	-	-	3	5	3	4
Aérobus/Skydeal,	Affaires	24	46	7	34	15	33	15	38
Skysaver Un	Vacances/agrément	45	30	45	26	47	25	46	27
aller/deux jours	VAP	38	21	44	36	40	28	41	28
Août 1982(2)	Urgence	2	6	2	9	1	5	2	7
	Aller ou retour - études, travail	3	6	7	1	5	10	6	6
	Conférence/congrès	2	-	-	-	1	1	1	-
	Déménagement	1	1	2	3	1	1	1	2
	Autres	-	-	1	-	1	1	1	-

Remarques: 1) Les distances de parcours ont été définies comme suit dans le sondage sur le solde de places d'Air Canada au printemps 1979:
Court-courrier 0 - 1 225 kilomètres
Moyen-courrier 1 226 - 2 412 kilomètres
Long-courrier 2 413 kilomètres ou plus
Les distances de parcours ont été définies comme suit dans le sondage sur le solde de places d'Air Canada à l'automne 1979:
Court-courrier 0 - 1 608 kilomètres Long-courrier 1 609 kilomètres ou plus
Les distances de parcours ont été définies comme suit dans le sondage de la CCT auprès des passagers aériens canadiens, août 1982:
Court-courrier 0 - 1 206 kilomètres Long-courrier 2 413 kilomètres ou plus
Moyen-courrier 1 207 - 2 412 kilomètres

2) Les colonnes de pourcentage dépassent 100 % en raison d'environ 10 % de réponses multiples.

Sources: Sondage de la CCT auprès des passagers aériens canadiens, août 1982 et sondages sur les soldes de places d'Air Canada.

ceux des autres tarifs réduits consentis à la même époque, il existe une grande différence au niveau des barrières imposées pour chacun des groupes. Ainsi, les barrières relatives au voyage, que comportaient les deux tarifs très réduits sont plutôt faibles en comparaison de celles d'autres tarifs réduits. Les barrières relatives au voyage se rapportent aux conditions de vente du billet comme les exigences en matière de durée de séjour et de réservations anticipées. En effet, les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours ne comportaient aucune exigence en matière de réservation anticipée ou de durée maximale ou minimale de séjour, ce qui permettait par exemple au passager de profiter du tarif réduit sur un billet aller simple. D'autres tarifs réduits, consentis à la même époque, comportaient cependant certaines exigences, comme une réservation anticipée minimale de 7 jours et un séjour minimal de 3 jours ou un séjour englobant le premier dimanche suivant le départ. Les exigences quant à la durée de séjour limitaient en fait l'usage de ces billets aux voyages aller retour. On considère aussi comme des barrières relatives au voyage les frais de changement et l'invariabilité des réservations. En ce qui concerne les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, on ne pouvait changer les billets moins de 72 heures avant le départ en acquittant des frais de 30 $. On ne pouvait obtenir de remboursement en cas d'annulation. Notons que les compagnies offrant à la même époque des tarifs réduits accordaient habituellement un remboursement partiel en cas d'annulation et imposaient des frais moins élevés en cas de changement. On a cependant soutenu que la souplesse très grande des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, en ce qui touche les réservations anticipées et la possibilité d'acheter un billet aller simple, compensait largement la rigueur des clauses relatives à l'annulation et aux frais de changement.

S'il est évident que les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours ne comportaient que peu de barrières relatives au voyage, par rapport à d'autres tarifs réduits consentis à la même époque, il est également évident qu'ils comportaient des barrières beaucoup plus lourdes relativement au confort. Les barrières relatives au confort se rapportent à des conditions de vente comme le service de repas, les limitations quant aux bagages, les places assignées dans l'avion et l'accessibilité aux réservations. Le service Aérobus original n'offrait pas de service de repas. Les repas n'ont été offerts que lors de la mise sur pied du service Skysaver Un aller/deux jours, et encore, en sus du tarif original. D'autres programmes de tarifs réduits, mis sur pied à la même époque, ont continué d'offrir un service de repas équivalent à celui de la classe économique régulière. Les voyageurs qui profitaient des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours étaient également limités à un seul bagage, tandis que d'autres programmes, offerts à la même époque, permettaient aux voyageurs d'emporter le nombre de bagages habituel. Certains programmes de tarifs réduits étaient également plus accessibles, en ce sens que les réservations pouvaient être faites par téléphone, alors que les

réservations touchant les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours ne pouvaient être faites qu'en personne ou par l'intermédiaire d'une agence de voyages.

Les tarifs aériens réduits Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours se distinguaient donc des autres tarifs aériens réduits disponibles à la même époque par des barrières moins strictes touchant le voyage et par des barrières plus strictes touchant le confort. L'analyse de l'enquête d'août 1982 sur la stimulation et la diversion donne à penser qu'en dépit de barrières plus lourdes relativement au confort, l'ensemble des barrières que comportaient les tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours ne limitait pas aussi efficacement la diversion que les barrières des autres tarifs réduits. On peut en déduire que les barrières relatives au confort ont une incidence moins prononcée que les barrières relatives au voyage sur la limitation de la diversion.

On trouvera au tableau 3.5 les résultats de l'enquête d'août 1982 en ce qui concerne les réactions des passagers interviewés envers chacune des barrières imposées. On a demandé aux passagers ayant profité des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours et aux passagers voyageant en classe économique si, en supposant qu'on eût ajouté une barrière au tarif offert, ils auraient été moins disposés ou moins en mesure de faire leur voyage. Il a donc été possible de mesurer l'efficacité d'une barrière en fonction de sa capacité:

a) à décourager les voyageurs aériens qui utiliseraient normalement les services réguliers, plus commodes et plus flexibles, de tirer avantage des tarifs réduits: c'est-à-dire de réduire au minimum les possibilités d'accès au tarif réduit pour ce type de passagers; et

b) à inciter l'arrivée sur le marché du plus grand nombre possible de passagers qui n'auraient pas voyagé au tarif régulier: c'est-à-dire de réduire au minimum la demande exclue en tarifs réduits.

En se basant sur ces deux critères: réduction au minimum des passagers détournés et réduction au minimum de la demande exclue, l'examen du tableau 3.6 montre une nette différence d'efficacité entre les diverses barrières. Parmi les observations tirées de ce tableau, notons que:

a) les barrières relatives au confort ne sont pas aussi efficaces que les barrières relatives au voyage;

b) le séjour minimum (au moins 6 nuits ou séjour incluant le dimanche suivant le départ) et les barrières contre l'annulation ou les changements

Tableau 3.5

RÉACTIONS DES PASSAGERS À L'INTRODUCTION DES BARRIÈRES

	Passagers des vols Airbus/ Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours qui ne peuvent et ne veulent pas voyager si le tarif comporte une des conditions suivantes	Passagers des vols pleins tarifs qui peuvent et qui veulent voyager si le tarif comporte une des conditions suivantes	Somme brute	Somme (1) indexée
TOTAL DES PASSAGERS INTERROGÉS	1 083	373		
	(%)	(%)	(%)	
BARRIÈRES LIÉES AU CONFORT				
Place réservée à l'arrière de l'aéronef	16	74	90	7,18
Enregistrement d'une seule pièce de bagage	13	78	91	7,44
Aucun repas servi durant le vol	12	78	90	7,18
Acheter les billets en personne ou chez un agent de voyages	11	80	91	7,44
BARRIÈRES LIÉES AU VOYAGE				
Départ après 23 h seulement	50	32	82	5,13
Vol prolongé d'une heure à cause d'une escale	35	37	72	2,56
Réservation anticipée:				
- de 45 jours	72	13	85	5,89
- de 21 jours	55	25	80	4,62
- de 14 jours	38	40	78	4,10
- de 7 jours	19	59	78	4,10
Durée de séjour:				
- d'au moins 6 nuits	29	35	64	0,51
- jusqu'au dimanche suivant	25	39	64	0,51
- d'au moins 3 nuits	15	57	72	2,56
- d'au moins 2 nuits	9	72	81	4,87
Réserver le vol aller et le vol retour	22	79	101	10,00
Aucun remboursement en cas d'annulation	23	39	62	0,00
Réservation de vol:				
- sans changement d'heure et de date de voyage	26	42	68	1,54
- avec possibilité de changement contre paiement de 100 $	21	66	87	6,41
- avec possibilité de changement contre paiement de 30 $	8	83	91	7,44

Remarque: 1) La somme brute est indexée selon une échelle de 0 à 10 où 0 correspond à la barrière la plus efficace et 10, à la barrière la moins efficace; l'efficacité est mesurée selon la capacité de la barrière de réduire au minimum le nombre de passagers voyageant à plein tarif qui peuvent et qui veulent l'accepter et, également, de maintenir au minimum le nombre de voyageurs qui ne peuvent ou ne veulent pas l'accepter.

Source: Commission canadienne des transports, sondage auprès des voyageurs aériens canadiens, août 1982.

Tableau 3.6

INCIDENCE DES BARRIÈRES IMPOSÉES INDIVIDUELLEMENT AUX PASSAGERS DE L'AÉROBUS/SKYDEAL ET DU SKYSAVER UN ALLER/DEUX JOURS LORSQUE LA SOLUTION DE RECHANGE EST LE PLEIN TARIF DE LA CLASSE ÉCONOMIQUE

	Détournés		Stimulés	
	Barrières acceptées	Refus des barrières, voyagent en classe économique	Barrières acceptées	Refus des barrières, ne voyagent pas
Répartition en % des passagers de l'Aérobus/Skydeal et du Skysaver Un aller/deux jours tirée du sondage d'août 1982	46	-	54	-
Répartition en % des passagers de l'Aérobus/Skydeal et du Skysaver Un Aller/deux jours si les barrières suivantes s'appliquent:				
Siège dans une section séparée à l'arrière de l'appareil	39	7	45	9
Enregistrement d'un seul bagage	40	6	47	7
Aucun repas servi à bord	41	5	47	7
Achat des billets en personne ou par l'intermédiaire d'une agence de voyages	42	5	47	6
Aucun remboursement en cas d'annulation	37	10	40	13
Conditions de réservation:				
Aucun changement de l'heure et de la date de départ	35	12	39	14
Changement moyennant une somme de 100 $	38	8	41	13
Changement moyennant une somme de 30 $	44	3	48	6
Départ après 22 h seulement	22	24	28	26
Une heure de vol de plus à cause des escales	29	17	36	18
Réservations:				
45 jours à l'avance	14	32	14	40
21 jours à l'avance	21	25	24	30
14 jours à l'avance	29	17	33	21
7 jours à l'avance	37	9	44	10

Tableau 3.6 (Suite)

INCIDENCE DES BARRIÈRES IMPOSÉES INDIVIDUELLEMENT AUX PASSAGERS DE L'AÉROBUS/SKYDEAL ET DU SKYSAVER UN ALLER/DEUX JOURS LORSQUE LA SOLUTION DE RECHANGE EST LE PLEIN TARIF DE LA CLASSE ÉCONOMIQUE

	Détournés		Stimulés	
	Barrières acceptées	Refus des barrières, voyagent en classe économique	Barrières acceptées	Refus des barrières, ne voyagent pas
Durée du voyage:				
au moins 6 nuits	30	16	41	13
au moins jusqu'au dimanche suivant	32	15	43	10
au moins 3 nuits	37	9	48	6
au moins 2 nuits	41	6	50	3
Réservations aller retour	36	10	42	12

Remarque: Les pourcentages ont tous été calculés à partir d'un total de 1 083 passagers ayant voyagé aux tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours.

Source: Sondage auprès des passagers aériens de la CCT, août 1982.

d'heure ou de date de voyage sont particulièrement efficaces; et

c) l'obligation de réserver de 7 à 21 jours à l'avance connaît la même efficacité quelque soit le délai.

Quoique l'obligation de réserver un billet aller retour ne semble pas en soi une barrière efficace, elle est, dans une certaine mesure, associée à l'obligation de séjour minimum et à l'obligation d'effectuer des réservations anticipées, de telle sorte que l'on ne peut ignorer ses répercussions. On a noté aussi qu'une partie des passagers profitant des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours n'étaient pas parfaitement au courant des conditions liées à leur voyage. Bien qu'on ne le mentionne pas dans le tableau 3.5, le nombre de passagers voyageant sur CP Air à tarif Aérobus et qui ne savaient pas qu'une partie spécifique de l'appareil leur était réservée, est révélateur. Il est permis de penser que les barrières relatives au confort sont mal expliquées, surtout si elles impliquent une réduction et non une augmentation des services. Ainsi, les barrières relatives au confort (du type négatif, surtout) peuvent ne pas être bien comprises du public et ne pas jouer alors un rôle aussi efficace que les barrières relatives au voyage dans la segmentation du marché.

On trouvera au tableau 3.6 une description plus détaillée des effets de chacune des barrières sur les voyageurs qui profitaient des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours. Les passagers sont classés soit comme stimulés, soit comme détournés de la classe économique. Le passager stimulé pouvait soit accepter labarrière et profiter des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, soit être dissuadé par la barrière et se retirer du marché. Rappelons que le passager stimulé ne voyageait que s'il pouvait profiter des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours. Pour ce qui est des passagers détournés, ils pouvaient soit accepter la barrière imposée et profiter des tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours, soit ne pas accepter la barrière et voyager à un prix plus élevé.

Du point de vue de l'effet de chaque barrière, le tableau indique que, lorsque le tarif associé au service est maintenu à un niveau constant, l'adjonction d'une barrière supplémentaire contribue à réduire le trafic (comme le montre également le tableau 3.5), et semble influencer proportionnellement tant les passagers stimulés que les passagers détournés, de sorte que le ratio de stimulation/diversion résultant demeure relativement stable. On peut postuler que la stabilité du ratio de stimulation/diversion pour les tarifs à faibles restrictions et à fortes réductions est liée au fait que les tarifs Aérobus/Skydeal et Un aller/deux jours possèdent un grand nombre des attributs d'un service "sur demande" offert à tarif réduit. À ce titre, ils ont attiré manifestement des passagers -stimulés

ou détournés, discrétionnaires ou non discrétionnaires - qui ont exigé un certain degré de souplesse semblable dans leurs plans de voyage. C'est ainsi que l'adjonction d'une barrière supplémentaire a produit un effet identique sur les deux catégories de passagers défini par leur volonté de payer davantage pour un voyage déterminé.

Certaines enquêtes menées récemment par la Direction de la recherche viennent éclairer encore un peu plus ce résultat particulier.

En 1983, les transporteurs intérieurs ont mené deux campagnes de commercialisation importantes de tarifs réduits: le solde de places de fin de semaine (mis en vente au printemps) et le tarif d'introduction B-767 (sur le marché du 9 mai au 20 juin 1983). Le tableau 3.7 présente les principaux résultats des enquêtes relatives à ces tarifs comparativement aux résultats obtenus pour l'Aérobus/Skydeal et le Skysaver Un aller/deux jours. Les répercussions des barrières plus élevées et des tarifs plus bas de ces deux nouveaux services sur les ratios de stimulation/diversion et sur le nombre des voyageurs d'affaires ayant pu utiliser ces tarifs sont évidentes. On relève également dans chaque cas un effet de mise en marché qui engendre une période de réservations anticipées plus longue que la période effectivement prévue dans les exigences des transporteurs.

L'interprétation des résultats des enquêtes récentes se révèle très intéressante lorsqu'ils sont mis en corrélation avec les résultats des enquêtes portant sur l'Aérobus/Skydeal et le Skysaver Un aller/deux jours qui montre que, pour un niveau de prix donné, un nombre proportionné de passagers détournés et stimulés peut être exclu du marché. Les deux tarifs récents comportent toutefois des barrières et des rabais plus élevés. Les résultats montrent alors que, en dépit des barrières plus fortes, les passagers sensibles au prix (le passager stimulé) peuvent être attirés sur le marché en plus grand nombre par des rabais plus grands. Il n'en va pas de même pour les passagers détournés pour qui le service sur demande conserve une grande importance.

À la lumière de ces quelques renseignements, il semble donc que l'on assiste au remplacement des services à faibles barrières et rabais modérés (un service caractérisé plus par le détournement de passagers prêts à payer plus cher pour voyager que par la stimulation de nouveaux passagers) par des services à fortes barrières et rabais plus élevés (un service caractérisé par une diversion relativement faible et surtout par la stimulation de nouveaux passagers).

En résumé, on peut tirer les observations suivantes des diverses enquêtes:

a) Comparativement aux tarifs à barrières plus fortes qui les ont précédés, les tarifs Aérobus/Skydeal

Tableau 3.7

CARACTÉRISTIQUES DES PRODUITS ET
CERTAINS RÉSULTATS TIRÉS DES ENQUÊTES
SUR LES TARIFS AÉRIENS RÉDUITS RÉCENTS

Produits	Réduction au tarif Y durant la période d'enquête	Réservation anticipée	Séjour min./max.	Frais de changement	Frais d'annulation	Autre	Stim./ Div.	% de voyageurs pour affaires	Réservation anticipée moyenne	Durée de séjour moyenne
Adrobus/Skydeal, Skysaver Un aller/deux jours	28-42 %	Néant	Néant	30 $	Aucun remboursement.	Aucun repas. Une pièce de bagage.	54/46	27	25 jours	10 nuits
Solde de fin de semaine	56-77 %	21 jours	Au moins jusqu'au 1er dimanche, si le départ a lieu le vendredi ou le samedi; ou jusqu'au 1er samedi, au moins, si le départ a lieu le dimanche.	30 $	Aucun remboursement.	Les départs ne peuvent avoir lieu qu'entre 21 h le vendredi et 21 h le dimanche.	93/7	5	68 jours	13 nuits
B-767	62-68 %	14 jours	Au moins jusqu'au 1er dimanche et 30 jours maximum.	Aucun changement.	Aucun remboursement.	Aucun repas. 5 $ pour chaque pièce de bagage additionnelle.	85/15	13	31 jours	8 nuits
VARA (Mardair)	41-45 %	14 jours, sauf pour 1/3 de la capacité et départs entre 22 h et 5h.	Au moins jusqu'au 1er dimanche.	20 $	10 %	-	85/15	11	26 jours	16 nuits
VARA (PWA)	46-55 %			20 $	10 %	-	90/10	5	33 jours	16 nuits

et Skysaver Un aller/deux jours sont caractérisés plus par la diversion et moins par la stimulation du trafic.

b) Comparativement aux barrières relatives au voyage, les barrières relatives au confort ne réussissent pas à réduire au minimum, aussi efficacement, le taux de diversion de la demande de pleins tarifs et le seuil d'exclusion de la demande de tarifs réduits.

c) Le fait que beaucoup de passagers ne soient pas conscients des barrières relatives au confort liées à leur tarif révèle que ces barrières sont sans doute mal comprises et que, pour cette raison peut-être, elles ne sont pas particulièrement efficaces pour segmenter le marché.

d) À un niveau de prix donné, l'addition d'une barrière supplémentaire aux tarifs Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours a une influence proportionnelle sur le volume de diversion et de stimulation du trafic.

e) Deux enquêtes récentes montrent que les passagers stimulés (sensibles au prix) peuvent, en dépit de barrières plus strictes, être engendrés en plus grand nombre par l'offre de rabais plus élevés. Il n'en va pas de même pour les passagers détournés (insensibles au prix) pour qui le service sur demande conserve une grande importance.

La dernière conclusion (e) suggère qu'on assiste à un échange de niveau de service/prix contre des bas prix; c'est-à-dire le remplacement de services marqués par des barrières faibles et des rabais relativement modérés (caractérisés par des ratios de stimulation/diversion faibles) par des services comportant des barrières plus fortes et des rabais plus importants (caractérisés par des ratios de stimulation/diversion plus élevés).

Chapitre 4

TARIFICATION ET RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Après avoir examiné l'évolution du marché intérieur depuis l'adoption des tarifs aériens réduits, nous allons nous pencher maintenant sur certaines questions touchant la tarification et le rendement d'exploitation des transporteurs. Dans les deux premières parties, nous passons en revue un certain nombre de questions du point de vue du consommateur, en commençant par l'évolution du tarif des voyages aériens et une comparaison des tarifs pratiqués au Canada et aux États-Unis. Nous étudions ensuite un certain nombre de questions du point de vue du fournisseur, notamment les répercussions sur le rendement des transporteurs et l'évolution de leurs résultats financiers. Dans la dernière partie, nous tentons de commencer à comprendre l'interaction entre la gamme de services (pleins tarifs et tarifs réduits) d'une part, et la situation économique des transporteurs, d'autre part.

4.1 Tendances des tarifs intérieurs

Cette partie analyse les tendances des pleins tarifs et des tarifs réduits offerts sur le marché intérieur. Le but est d'aborder deux questions fréquemment soulevées au cours de l'expérimentation des tarifs aériens réduits. La première porte sur la mesure dans laquelle les tarifs aériens réduits ont fait baisser le prix réel du voyage aérien payé par les passagers discrétionnaires. La seconde complète la première et tente de mesurer l'augmentation qu'à dû subir le passager non discrétionnaire pour compenser les diminutions de rendement consécutives à l'adoption des tarifs aériens réduits.

Bien que l'analyse couvre au moins les cinq dernières années, on se concentrera principalement sur les résultats enregistrés depuis la dernière évaluation de ces questions, en 1980.

Les figures 4.1 et 4.2 illustrent respectivement, pour les années 1977, 1980 et 1982, le niveau des prix pratiqués sur les services intérieurs à pleins tarifs et à tarifs réduits, par longueur de parcours. Les prix représentent le tarif le plus bas offert entre les paires de villes canadiennes à moyen et fort volume, lesquelles sont définies en l'occurence par un volume de trafic supérieur à 100 000 passagers annuels en 1977.

Comme l'illustre la figure 4.1, le plus bas tarif disponible, en termes réels, a baissé entre 1977 et 1980 puis s'est élevé en 1982 à un niveau supérieur à celui de 1980 mais inférieur à celui de 1977. Par comparaison et comme le montre la figure 4.2, les tarifs réguliers de la classe économique ont diminué entre 1977 et 1980 mais se sont élevés, en 1982, au-

Figure 4.1

COMPARAISON DES TARIFS AÉRIENS LES PLUS BAS
OFFERTS AU CANADA EN JUILLET 1977, 1980 ET 1982
(Dollars canadiens constants de 1977)

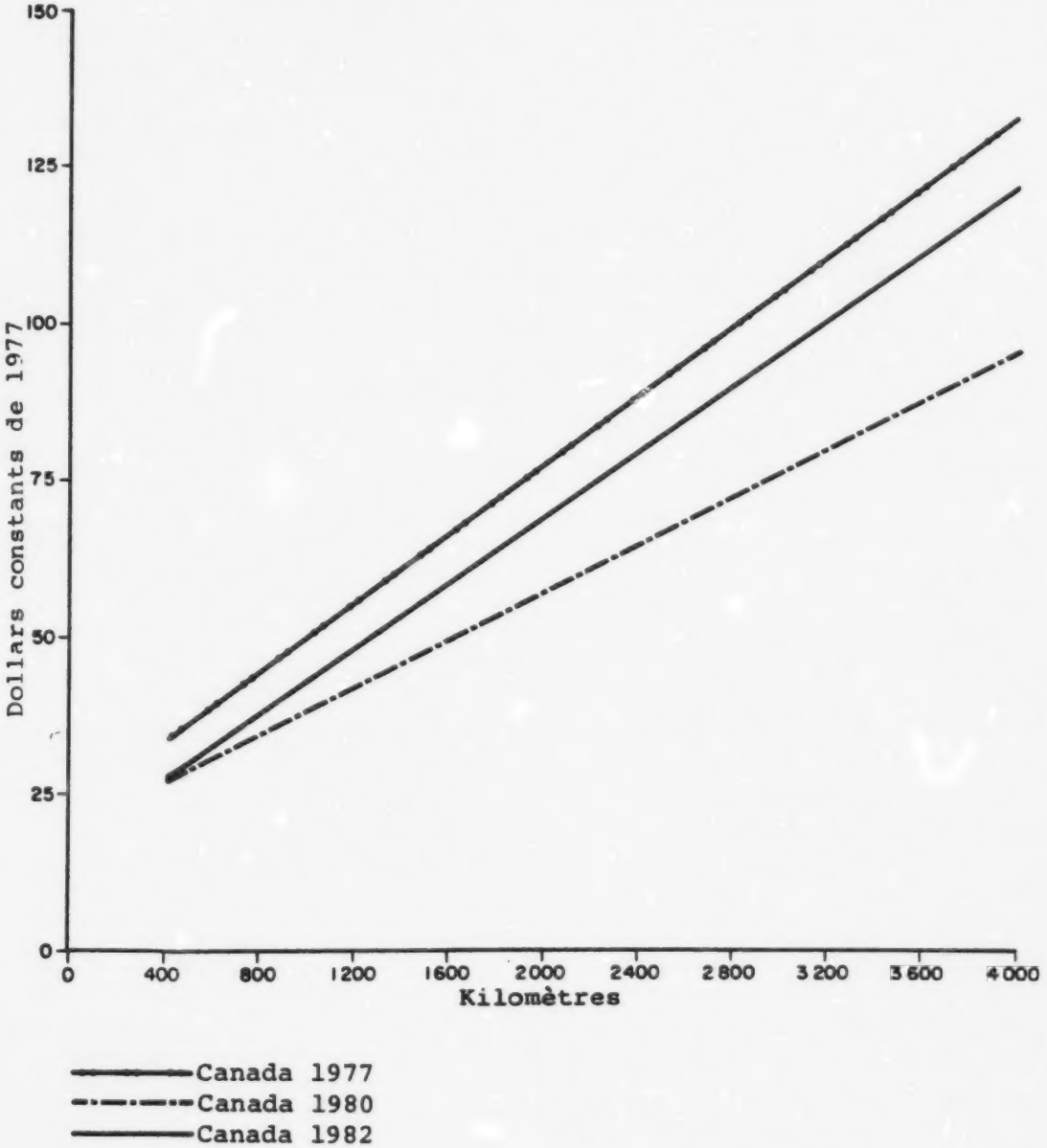
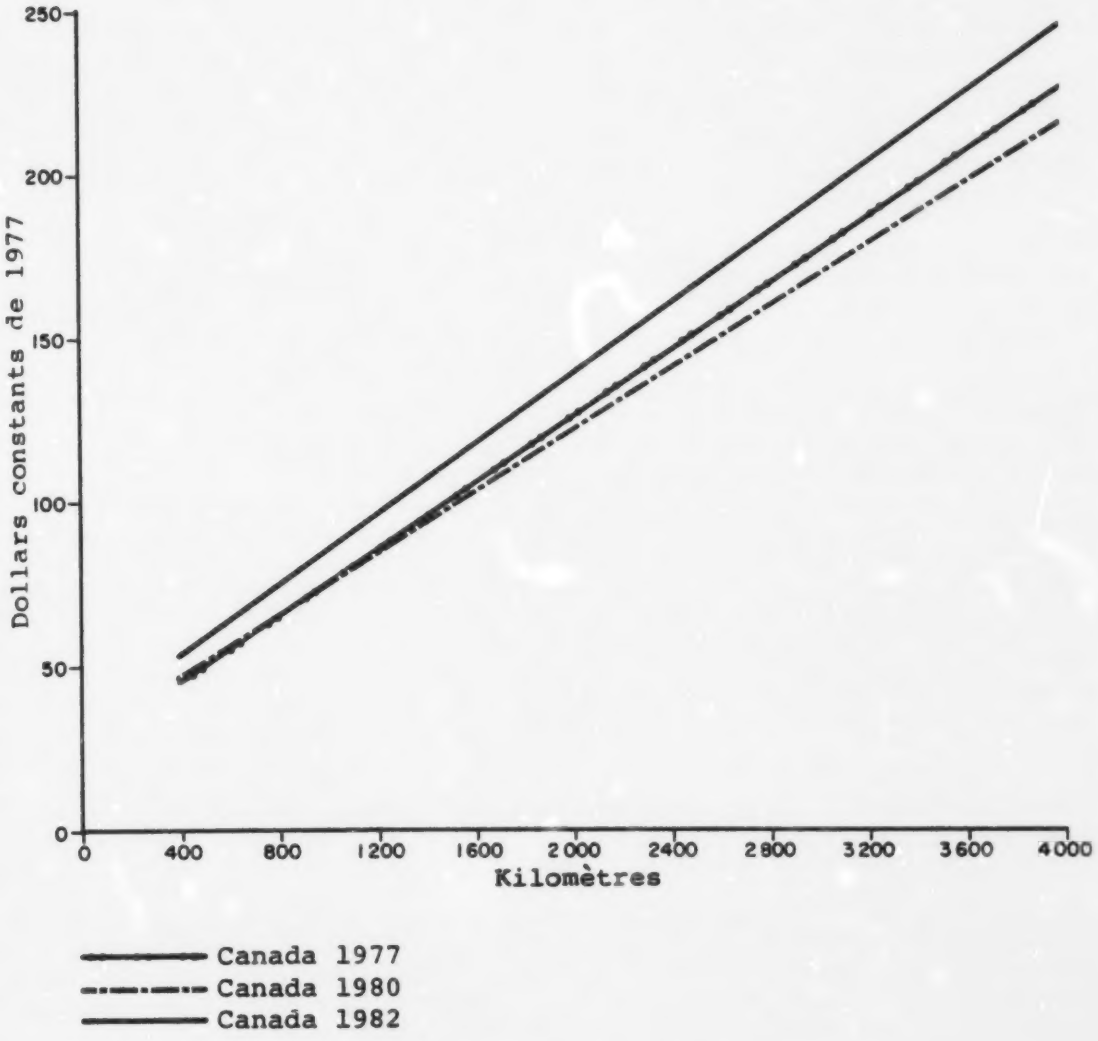


Figure 4.2

COMPARAISON DES TARIFS ÉCONOMIQUES RÉGULIERS
OFFERTS AU CANADA EN JUILLET 1977, 1980 ET 1982
(Dollars canadiens constants de 1977)



dessus des niveaux de 1977. Le mouvement comparé du prix réel des services à pleins tarifs et des services à tarifs réduits est révélateur de changements très récents intervenus dans l'établissement des tarifs, et à la suite desquels les pleins tarifs, tout comme les tarifs réduits, ont augmenté plus vite que le taux d'inflation. Toutefois, l'augmentation est relativement moindre dans le cas des tarifs réduits (11 % de variation réelle du prix en moyenne sur toutes les lignes, entre 1980 et 1982) que dans celui des pleins tarifs (16 % de variation réelle en moyenne, entre 1980 et 1982), à cause de l'octroi de réductions de plus en plus importantes sur les pleins tarifs. D'une manière générale, les grosses réductions étaient accordées sur les itinéraires long-courriers à fort volume, ce qui reflète peut-être les diverses économies de l'exploitation des lignes aériennes fondées sur la longueur de parcours, la densité du marché et la taille des aéronefs.*

Ce mouvement des tarifs de classe économique exprimés en termes réels s'inscrit évidemment dans une tendance à beaucoup plus long terme. Comme l'illustre le tableau 4.1**, le tarif de classe économique a baissé en termes réels durant la première partie des années 1970 sur le marché des vols long-courriers (parcours de plus de 1 200 km), puis est demeuré relativement stable au milieu des années 1970 malgré une pointe notable en 1977. Au cours des deux années suivantes, le prix réel a diminué puis a commencé deremonter en 1980*** pour finalement dépasser en 1981 les niveaux de 1977. S'il S'il est clair qu'au cours des dernières années les pleins tarifs ont augmenté plus vite que les tarifs réduits, et qu'ils concourent davantage aujourd'hui sans doute aux frais communs**** d'exploitation en période de pointe, il est difficile d'en conclure, sur la foi de cette seule information et sans faire appel à des analyses détaillées des coûts, que les pleins tarifs auraient été moins élevés en l'absence de tarifs réduits. À cet égard, on fait remarquer que sur les itinéraires long-courriers où l'on trouve le plus fort

---

* D. B. LAPRADE, Principes économiques liés au transport transports aériens, rapport n° 40-81-04, Ottawa-Hull, Commission canadienne des transports, octobre 1981.

** L'indice des tarifs réguliers représenté au tableau 4.1 a été construit à partir de la formule tarifaire d'Air Canada. Pour les années en question, on a appliqué cette formule à la distance indiquée sur le tableau, puis on a converti les tarifs obtenus en dollars constants de 1970 à l'aide d'un déflateur I.P.C.

*** En 1980, il y a eu une augmentation du prix du carburant comparable à celle enregistrée en 1973.

**** Dans cet exemple, les frais communs d'exploitation correspondent aux frais qui ne sont pas directement imputables au transport des passagers à pleins tarifs ou à tarifs réduits mais qui varient selon le volume total combiné des passagers transportés.

Tableau 4.1

INDICE DES TARIFS RÉGULIERS (TARIFS DE JUILLET)
(En dollars de 1970)

(Plein tarif)

Année	300 km	600 km	1 200 km	2 400 km	4 000 km	6 000 km
1970	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1971	108,4	105,7	103,6	102,3	101,6	101,3
1972	103,5	100,9	98,9	97,6	97,0	96,7
1973	102,6	98,1	94,5	89,3	81,9	78,0
1974	109,9	104,1	97,9	91,8	86,7	84,0
1975	116,3	105,3	96,6	90,8	85,9	83,2
1976	122,2	109,0	98,6	91,8	86,3	83,4
1977	126,4	112,9	102,2	95,1	89,4	86,3
1978	121,9	108,3	97,6	90,6	87,3	85,6
1979	117,3	104,2	93,9	87,0	83,9	82,2
1980	131,2	114,0	100,5	91,5	87,4	85,1
1981	135,6	118,7	105,3	96,5	92,4	90,3
1982	146,5	127,7	112,9	103,1	98,6	96,2
Écart entre 1970-1982 (%)						
	+46,5	+27,7	+12,9	+3,1	-1,4	-3,8

Source: Tarifs déclarés au Comité des transports aériens.

volume de passagers voyageant à tarifs réduits, le prix du voyage plein tarif a moins augmenté que sur les itinéraires court-courriers, et qu'en fait le prix du voyage plein tarif sur ces itinéraires long-courriers demeure inférieur au prix réel pratiqué en 1970.

En conclusion de cette analyse, on constate qu'au Canada, les tarifs réguliers de classe économique tout comme les tarifs réduits ont baissé en termes réels entre 1977 et 1980 sur les marchés à fort volume. Toutefois, les résultats observés entre 1980 et 1982 diffèrent, bien que les deux catégories de tarifs aient été plus élevées en 1982 qu'en 1980. En effet, les tarifs réduits, en raison de plus fortes réductions accordées pendant les périodes de pointe, ont été légèrement supérieurs aux niveaux de 1980 tout en restant inférieurs à ceux de 1977, alors que les tarifs réguliers de classe économique ont dépassé à la fois les niveaux de 1977 et ceux de 1980. Parallèlement, on note que le tarif régulier de classe économique était encore, en termes réels, inférieur au niveau de 1970 sur les itinéraires long-courriers.

4.2 Comparaison des tarifs intérieurs réduits du Canada et des États-Unis

Une des questions le plus souvent analysée et débattue concerne le niveau respectif des tarifs aériens réduits au Canada et aux États-Unis. Ainsi, certains commentateurs ont prétendu que les tarifs aériens des États-Unis étaient, en raison d'un assouplissement de la réglementation, beaucoup moins élevés que les tarifs canadiens. D'autres ont fait valoir que l'expérimentation des tarifs aériens réduits au Canada avait introduit sur le marché intérieur des tarifs aussi bas, voire même plus bas, que ceux offerts aux États-Unis.

Lorsqu'on traite de cette question, force est de reconnaître que pour que des comparaisons de tarifs aériens -dans le temps ou entre régions, ou les deux à la fois - puissent être valables, il faut les effectuer avec le plus grand soin. Dans cette optique, il semble opportun de souligner les points suivants:

a) les coûts d'exploitation d'une ligne aérienne varient selon la longueur du parcours et la taille

de l'aéronef utilisé, facteurs qui dépendent, dans une certaine mesure, de la structure du marché*;

b) les catégories de tarifs réduits se sont multipliées, les réductions variant selon la paire de villes desservie et l'époque de l'année;

c) l'accès à certaines catégories de tarifs est limité (par le nombre de places offertes, entre autres);

d) un certain ajustement est nécessaire pour tenir compte du taux d'inflation et du taux de change entre les deux pays.

Pour l'étude des tendances du marché intérieur dans le cadre de cette analyse, on a utilisé le même groupe de paires de villes canadiennes à volume moyen et élevé pour établir une comparaison du tarif le plus bas entre le Canada et les États-Unis. Les paires de villes canadiennes ont été choisies d'après une classification fondée sur une relevé des coupons d'origine et de destination du trafic de 1977. On a fait de même pour les paires de villes américaines que l'on a ensuite mises en relation avec les paires canadiennes selon le volume et la distance. Le tableau E.1, en appendice, donne les informations relatives à la taille du marché et aux prix pratiqués dans le cas de chaque marché** canadien et pour les marchés américains comparables (deux marchés américains par marché canadien). Ces mêmes paires de ville avaient déjà été analysées dans deux études: Revue des

---

* D.B. LAPRADE, Principes économiques liés au transport aérien, rapport n° 40-81-04, Ottawa-Hull, Commission canadienne des transports, octobre 1981. L'étude confirme l'existence d'économies liées à la distance et à la taille des aéronefs, dont on analyse les effets sur l'efficacité des transporteurs. Un cas particulier, celui des économies de densité de marché, apparaît dans les marchés longues distances à haute densité où, en l'absence de concurrence dans la fréquence des services, un transporteur peut exploiter efficacement un gros appareil, ne subissant ainsi que des coûts unitaires relativement bas. On fait remarquer également que des coûts unitaires peu élevés, comme l'expérience de certains transporteurs américains le démontre (People Express, par exemple), sont en partie la conséquence de frais d'immobilisation exceptionnellement bas résultant de l'acquisition à bas prix d'appareils d'occasion de même que de l'emploi d'une main-d'oeuvre non syndiquée. De même, les entreprises spécialisées, comme les affréteurs, peuvent entraîner des coûts unitaires bas.

** Des 30 paires de villes canadiennes les plus importantes, 29 ont été analysées. La paire Victoria-Vancouver n'a pas été retenue car aucune paire américaine n'y correspondait selon les critères de distance et de volume définis.

tarifs aériens réduits: Mise en perspective de trois années, rapport nº 1982/02F, Ottawa-Hull, Commission canadienne des transports, mars 1982, et Réglementation économique et concurrence dans l'industrie du transport aérien intérieur, Ottawa, Transports Canada, Administration des transports aériens, février 1981. Comme on peut le voir d'après la liste des paires de villes canadiennes (30) et américaines (50) (tableau E.2, en appendice), la comparaison entre le Canada et les États-Unis, d'après le volume et la distance, a exclu les paires de villes comme New-York-Los Angeles dont les caractéristiques n'entrent pas dans les paramètres de comparaison définis. De plus, on notera que, dans le cadre de l'analyse faite dans cette section, des marchés américains compris, seulement 11 faisaient partie des 50 marchés les plus importants en 1977. On s'est servi de l'Annuaire des lignes aériennes et de l'ATPCO Passenger Set (Partie I*) pour déterminer les tarifs aériens pratiqués pendant les périodes considérées.

Afin d'évaluer la corrélation linéaire entre le tarif et la distance, on a procédé à une analyse de régression, en prenant le tarif comme variable dépendante et la distance comme variable indépendante. Toutes les droites représentant la corrélation entre le tarif et la distance ont été exprimées en dollars canadiens constants de 1977.

Les tarifs américains ont été convertis en tarifs canadiens par une transformation linéaire calculée en multipliant le tarif américain par le taux de change canado-américain, puis en multipliant ce résultat par un chiffre permettant une comparaison du pouvoir d'achat équivalent des tranches de populationns américaine et canadienne qui se situent parmi les 40 % de revenus les plus élevés. On a pris comme hypothèse que la majorité des voyages aériens étaient le fait de personnes appartenant à cette tranche de revenus. Le chiffre utilisé pour la comparaison du pouvoir d'achat équivalent a été déduit du rapport entre la consommation par tête des 40 % supérieurs de la fourchette de revenus canadienne et la consommation par tête des 40 % supérieurs de la fourchette de revenus américaine. Comme le pouvoir d'achat dans cette tranche de revenus était plus élevé aux États-Unis qu'au Canada, l'ajustement opéré a eu pour effet de faire paraître moins cher un tarif américain par ailleurs comparable.

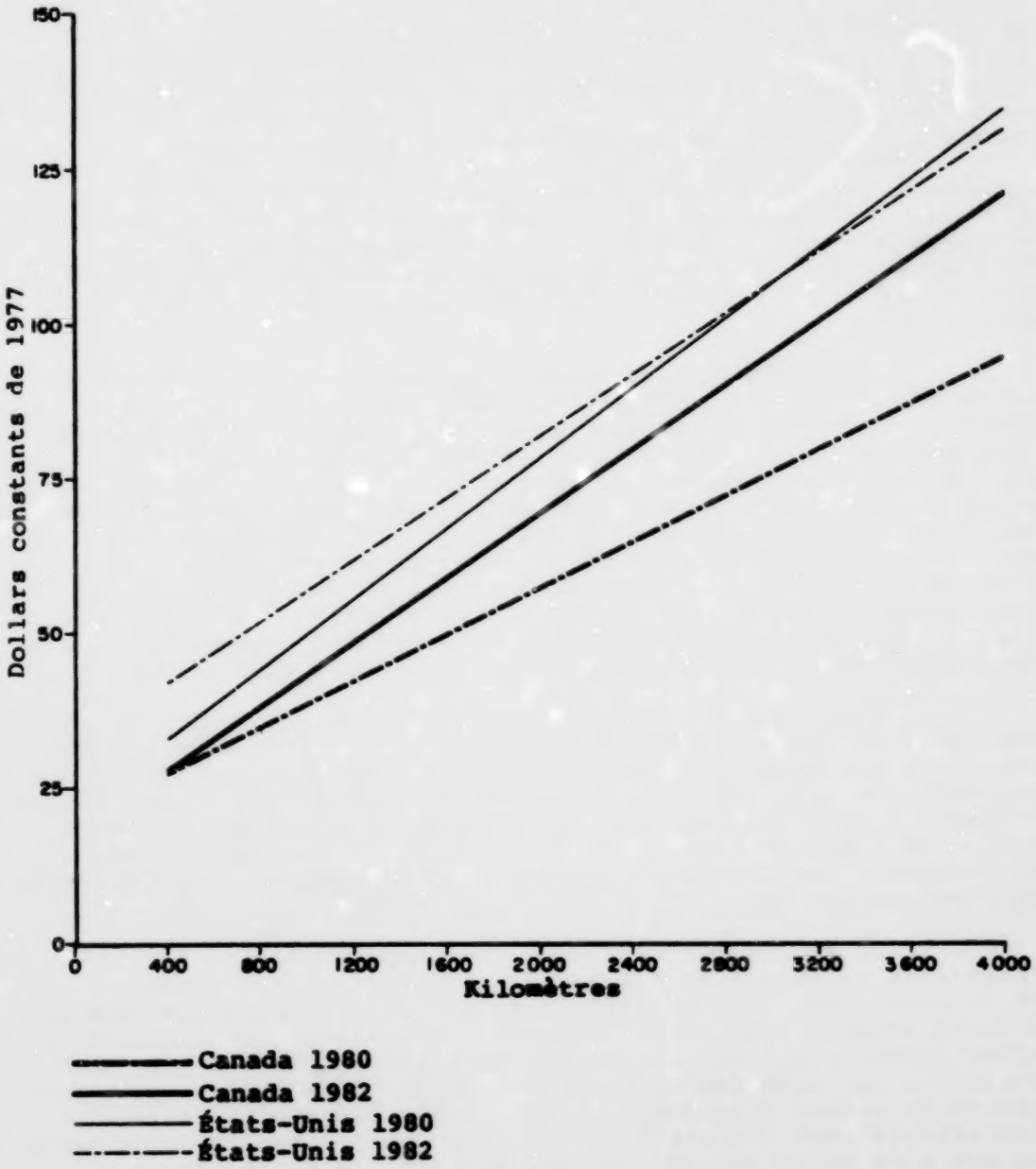
Pour les besoins de cette analyse, on a choisi le tarif le plus bas du marché sans tenir compte de sa disponibilité car il s'est avéré impossible de trouver une méthode cohérente pour éliminer les tarifs offerts mais d'accès très restreint. De

---

* Bien qu'on ait retenu l'ATPCO Passenger Tariff Set comme la source la plus complète sur les tarifs pour 1982, il est reconnu que les compagnies aériennes ne déposent pas toutes leurs tarifs auprès de l'Airline Tariff Publishing Company, entre autres, People Express et Southwest, aux États-Unis, et Wardair, au Canada.

Figure 4.3

COMPARAISON DES TARIFS AÉRIENS LES PLUS BAS
OFFERTS AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS EN JUILLET 1980 ET 1982
(Dollars canadiens constants de 1977)



plus, en raison de l'étendue des marchés, on s'est aperçu que, dans la quasi-totalité des cas, les tarifs sélectionnés selon cette méthode étaient assez largement offerts durant la période considérée.

La figure 4.3 illustre les tendances suivies par les tarifs les plus bas offerts au Canada et aux États-Unis en 1980 et en 1982. En 1977, avant le début de l'expérimentation des tarifs aériens réduits au Canada et avant l'assouplissement de la réglementation aux États-Unis, les tarifs réduits se situaient à un niveau très semblable. En 1980, les tarifs avaient baissé en termes réels, mais les tarifs canadiens avaient baissé relativement plus que les tarifs américains. En 1982, les tarifs canadiens se sont élevés au-dessus des niveaux de 1980 mais sont demeurés inférieurs aux tarifs américains. Les tarifs américains ont augmenté plus vite que les tarifs canadiens sur les vols court-courriers et l'écart entre les deux tarifs s'est élargi. Par contre, la différence s'est réduite sur les vols long-courriers.

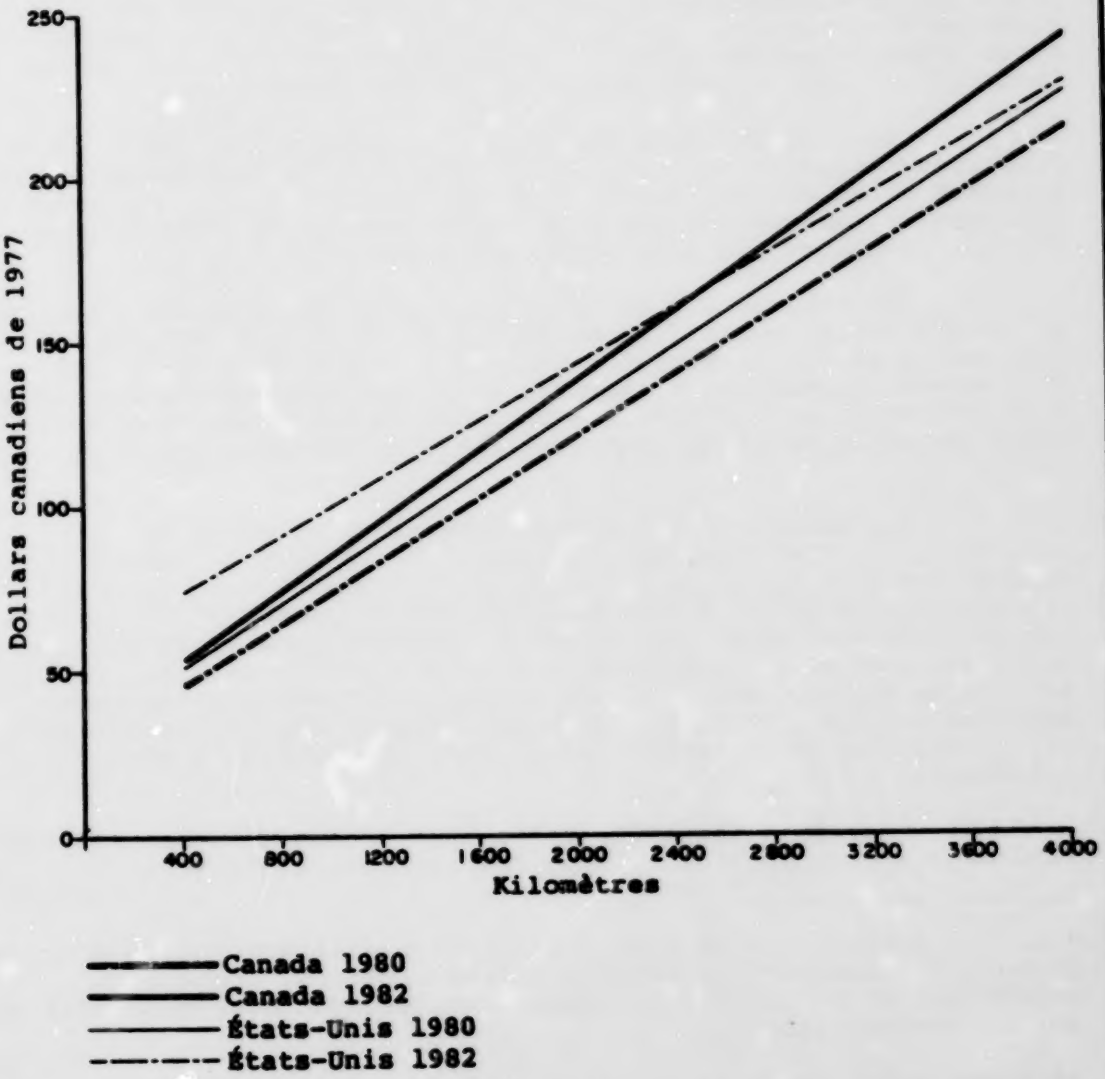
À la figure 4.4, on compare les pleins tarifs offerts au Canada et aux États-Unis. En 1980, ils étaient au même niveau. En 1982, ils avaient augmenté en termes réels dans les deux pays et leurs positions relatives s'étaient modifiées. Les pleins tarifs américains sur long-courriers étaient relativement moins élevés que ceux du Canada et relativement plus élevés sur les vols court-courriers. On doit cependent tempérer cette observation dans la mesure où il est quelque peu difficile d'établir une définition exacte du tarif économique américain car, selon le marché, il existe une plus grande fourchette de tarifs réguliers aux États-Unis. Dans ces circonstances, il est donc possible qu'on ait sous-estimé les tarifs américains.

Étant donné le rapport étroit qui existe entre le plus bas tarif offert et le tarif économique, il est évident que les voyageurs canadiens puissent s'attendre à obtenir des réductions équivalentes quel que soit le volume du marché dans lequel ils se trouvent. Dans la mesure où cette relation n'est pas évidente entre ces types de tarifs aux États-Unis, il semblerait que, globalement, les Canadiens recoivent un traitement plus équitable que les Américains.

On a également effectué une comparaison des tarifs intérieurs canadiens et des tarifs transfrontaliers (Canada-États-Unis) pour 1980 et 1982, pour des paires de villes situées à des distances similaires (tableau E.3). Alors que les tarifs aller retour réguliers et les tarifs aller retour les plus bas étaient à peu près équivalents pendant les deux années, pour les paires de villes comparées, on notera que les tarifs aériens transfrontaliers avaient augmenté plus que les tarifs intérieurs au cours de cette période, ce qui plaçait les tarifs intérieurs canadiens à un niveau un peu plus bas que les tarifs transfrontaliers en 1982.

Figure 4.4

COMPARAISON DES TARIFS ÉCONOMIQUES RÉGULIERS
OFFERTS AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS EN JUILLET 1980 ET 1982
(Dollars canadiens constants de 1977)



4.3 Rendement, recettes et rentabilité

Tel que décrit dans les parties précédentes, la majoration récente des tarifs exprimés en termes réels entraînera, toutes choses étant égales par ailleurs, une augmentation du rendement (c'est-à-dire des recettes perçues par passager-kilomètre payant). Il est à prévoir qu'avec l'augmentation du rendement par passager, en supposant que la demande soit élastique par rapport au prix, le trafic total transporté baissera.* Si l'augmentation du rendement ne suffit pas à contrebalancer cette baisse du trafic, les recettes globales diminueront, auquel cas il pourra exister un décalage entre l'évolution des coûts et l'évolution des recettes, et la rentabilité à long terme pourra se trouver compromise.

Dans la présente partie, on examinera les résultats des principaux transporteurs canadiens sous l'angle du rendement, des recettes et du rapport entre recettes et dépenses.** Ici encore, bien que la perspective porte sur cinq années, on se concentrera sur les résultats des deux dernières années.

Le tableau 4.2 montre l'évolution du rendement, exprimé en termes réels, entre 1977 et 1982. Le rendement des principaux transporteurs sur le marché intérieur a baissé de 1978 à 1980 pour ensuite commencer à remonter en 1981. Bien que la tendance à la hausse se soit poursuivie en 1982, le rendement réel au cours de cette dernière année est resté inférieur à celui de 1977.

Le tableau 4.3 indique l'évolution annuelle du rendement, du trafic et des recettes. Entre 1978 et 1980, période pendant laquelle le rendement a diminué, tant le trafic transporté que les recettes se sont accrus. Comme l'illustre le tableau 4.4, les recettes ont non seulement augmenté au cours des premières années de l'expérimentation des tarifs aériens réduits, mais elles se sont accrues suffisamment pour couvrir les coûts supplémentaires. En fait, le rapport entre recettes et dépenses des transporteurs principaux s'est amélioré durant la période 1978-1980.

Toutefois, en 1982, après deux années d'augmentation du rendement moyen, le trafic comme les recettes étaient en

---

* Il est évident que le prix à lui seul n'explique pas la demande globale de transport aérien. D'autres facteurs, comme la population et le produit national brut, peuvent également influer sur la demande globale.

** Comme cette étude se fonde en partie sur l'analyse de rapports financiers confidentiels soumis au Comité des transports aériens par les transporteurs, l'information statistique contenue dans cette partie est présentée sous la forme d'indices ou de pourcentages.

Tableau 4.2

TENDANCES DES RENDEMENTS
PAR PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS
(Réseau intérieur d'Air Canada et de CP Air)

	Indice de rendement réel (en dollars constants)*
1977	100,0
1978	94,5
1979	84,2
1980	83,6
1981	91,3
1982	92,6

* Déflateur du DNB: 1977 = 100.

Tableau 4.3

INCIDENCE DES TARIFS RÉDUITS SUR LES RECETTES
(Chargement en pourcentage par rapport à l'année précédente)

	Rendement*	Trafic	Recettes*
1977-1976	+6,3	+0,8	+7,1
1978-1977	-5,5	+8,0	+2,1
1979-1978	-10,9	+18,9	+5,9
1980-1979	-0,6	+7,9	+7,2
1981-1980	+9,2	+0,4	+9,6
1982-1981	+1,3	-10,1	-9,0

* Déflateur du DNB: 1977 = 100.

diminution. Dans la mesure où les coûts n'ont pas diminué dans la même proportion, les rapports entre recettes et dépenses des transporteurs se sont détériorés.

Tableau 4.4

TENDANCES DES RATIOS RECETTES/DÉPENSES

(Système intérieur d'Air Canada et de CP Air)

	Ratios recettes/dépenses Indice annuel*
1977	100,0
1978	101,9
1979	101,1
1980	100,9
1981	97,4
1982	91,3

* Déflateur du DNB: 1977 = 100

Source: États financiers confidentiels déposés auprès du Comité des transports aériens.

À la lumière de ce qui précède, il est utile d'examiner certains rendements et recettes obtenus en 1982 dans le contexte des tendances en matière d'établissement des tarifs et d'évolution du marché. Ainsi, a-t-on démontré que: i) le transport par les principaux transporteurs de passagers voyageant à tarifs réduits est en hausse par rapport à 1980 et à 1977, et ii) le niveau, exprimé en termes réels, du tarif le plus bas offert sur le marché est plus élevé qu'en 1980. Étant donné la corrélation économique selon laquelle le prix et la demande varient en sens inverse, quelle interprétation peut-on donner de ces résultats?

Ce paradoxe apparent - hausse des prix en termes réels, d'une part, et augmentation du volume de passagers voyageant à tarifs réduits, d'autre part - s'explique peut-être par la nature de la concurrence dans le secteur des tarifs réduits en 1982. Cette année-là, en effet, on n'a offert aucun programme de soldes de places, service associé généralement aux plus fortes réductions. Le principal tarif réduit mis sur le marché était offert par les services Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux

jours. Le service lui-même, et assurément la nature de la concurrence suscitée, était plutôt moins concurrentiel au niveau du prix (réductions de 40 % sur les principaux marchés en période de pointe, rabais plus forts en période hors pointe) et plus concurrentiel au niveau des barrières ou du service (pas d'achat anticipé, pas de durée de séjour minimale, aucune condition touchant le vol de retour).

Dans un contexte caractérisé par une concurrence sur le service relativement plus forte que la concurrence au niveau du prix, il est tout à fait possible que: i) le marché global des passagers ne se soit pas élargi, puisqu'il n'existait pas de tarifs plus bas susceptibles d'attirer de nouveaux voyageurs, ii) le rendement soit en moyenne plus élevé puisque, malgré une augmentation du volume de passagers à tarifs réduits transportés en 1982, ces passagers voyageaient en moyenne à des tarifs plus élevés en termes réels, et iii) le détournement du trafic des vols à tarifs plus élevés soit devenu un problème majeur de l'industrie du transport puisque les services Aérobus/Skydeal et Skysaver Un aller/deux jours étaient essentiellement des services sur demande soumis à de faibles restrictions et très attrayants pour les voyageurs réguliers.

En outre, si un grand nombre de facteurs ont pu contribuer à la détérioration des résultats d'exploitation des transporteurs principaux, il est incontestable que l'excès de capacité et la réduction des coefficients d'occupation (que nous détaillons aux chapitres 2 et 3) ont eu également un effet sur les résultats finaux.

4.4 Gamme des services et l'économique des transporteurs aériens

Au cours des dernières années, le trafic à tarifs réduits sur les vols réguliers a connu une augmentation spectaculaire. Tandis qu'à l'audience publique sur les VARA intérieurs en 1977, l'une des questions fondamentales consistait à déterminer si un minimum de quatre places par vol constituait une offre suffisante sur le marché des tarifs réduits, les audiences sur l'Aérobus, au début du deuxième semestre de 1982, avaient pour but de déterminer s'il n'était pas excessif de mettre plus de 50 % des places à la disposition du transport à tarifs réduits sur les vols à horaires fixes.

Alors que l'intérêt des transporteurs réguliers augmentait nettement pour le segment du marché couvrant les tarifs réduits, la justification économique de tels services se modifiait. La gestion des places excédentaires - la vente de places qui, n'étant pas occupées pour les passagers à plein tarif, demeureraient autrement invendues - a été supplantée par la notion de capacité de classe B, c'est-à-dire la fourniture, sur les vols à horaires fixes, d'une capacité réservée au transport à tarifs réduits à des coefficients d'occupation équivalents à ceux des services d'affrètement. À ce stade, la question revient à déterminer si le glissement de la notion

d'excédent vers celle de places de classe B, et la disponibilité plus élevée de places à tarifs réduits sur les vols à horaires fixes est vraiment la cause du plus faible rendement d'exploitation obtenu par les principaux transporteurs aériens au cours des dernières années.

La présente partie évalue l'incidence de la combinaison des services sur le rendement d'exploitation des transporteurs. Il faut noter que cette analyse n'est que préliminaire et, à ce titre, sera soumise à des modifications au fur et à mesure de l'achèvement des travaux.

Dans ce contexte, la partie 4.4.1 décrit la structure du marché et les recettes correspondantes en fonction des modifications des barrières; la partie 4.4.2 traite des aspects relatifs aux fluctuations des coûts en fonction des changements de la structure du marché et du niveau de la demande; et enfin, la partie 4.4.3 résume les caractéristiques du rendement d'exploitation des lignes aériennes en fonction des barrières, de la gamme des services et de la demande totale.

4.4.1 Barrières, demande et recettes

Le trafic effectué entre Toronto et Vancouver pour les principaux transporteurs aériens au cours du troisième trimestre de 1982 peut être réparti en trois catégories:

a) le trafic à plein tarif,

b) le trafic à tarif réduit de 40 %, et

c) le trafic à tarif réduit de 50 %.

Dans le deuxième groupe, on trouve deux principaux types de tarif: l'Aérobus/Skydeal et le Skysaver Un aller/deux jours qui ne prévoient ni réservation anticipée ni durée minimale du séjour et les vols à tarifs très réduits qui sont assujettis à la réservation anticipée de 14 jours et une durée minimale de séjour jusqu'au dimanche suivant le départ.

L'analyse de la variation possible de la demande pour ces deux produits réduits de 40 % a été élaborée grâce aux données tirées du sondage d'août 1982 sur l'Aérobus, qui concernait les réactions de la clientèle face aux modifications des niveaux de barrières. En particulier, l'enquête permet de mettre en évidence le fait qu'à un certain niveau de prix l'ajout d'une barrière supplémentaire à un produit aura trois conséquences sur le trafic:

a) une certaine proportion de passagers pourra et voudra se plier à la nouvelle barrière et continuera à voyager au même tarif;

b) un certain pourcentage de passagers ne pourra ou ne voudra pas accepter la nouvelle barrière mais sera prêt à débourser davantage pour éviter la barrière: ces passagers continueront à voyager, mais à un tarif plus élevé; et

c) les passagers restants ne pourront ou ne voudront pas accepter la nouvelle barrière et ne seront pas disposés à payer plus cher pour éviter la barrière: Ces passagers s'abstiendront de voyager.

Par conséquent, lorsque la barrière imposée sur l'Aérobus/Skydeal et le Skysaver Un aller/deux jours passe du minimum de restrictions à une réservation anticipée de 7 jours et à un séjour minimal jusqu'au premier dimanche, 7,1 passagers (si l'on pose à 100 le trafic total des passagers) éprouveront des difficultés à satisfaire à ces conditions. Parmi ces 7,1 passagers, 4,6 consentiront à payer le tarif économique pour éviter ainsi la barrière tandis que les 2,5 passagers restants ne pourront ni ne voudront agir ainsi. Donc, en se déplaçant du niveau 1 de la barrière au niveau 3 au tableau 4.5, la taille du marché des services à tarifs réduits de 40 % tombera de 50,9 à 43,8 et le marché des tarifs économiques s'élèvera de 34,9 à 39,5. Un raisonnement semblable quoique inverse sera utilisé pour les déplacements dans la direction opposée qui toucheront les services à tarifs très réduits.

Les figures 4.5 et 4.6 (plan A sur les deux figures) fournissent une description bidimensionnelle normalisée de la structure et de la taille du marché en fonction de l'intensité des barrières*. La relation entre les barrières, la gamme de services et les recettes est décrite dans les figures 4.5 et 4.6 (plan B). Si les barrières sont atténuées, les recettes totales par passager pourraient d'abord s'accroître pour ensuite s'équilibrer lorsque la part des passagers à tarifs économiques tombera en dessous de 45 % de la demande totale. Comme l'indique le plan C de ces mêmes figures, le rendement, mesuré en termes de recettes par siège-kilomètre, baisse au fur et à mesure que l'utilisation des services à tarifs réduits s'accroît.

4.4.2 Barrières, demande et coûts d'exploitation de l'aéronef

Selon le concept de place de classe B, un transporteur s'efforcera d'effectuer le transport à plein tarif à un coefficient d'occupation qui permettra d'obtenir, selon une probabilité raisonnable (soit 60 %), une place à la dernière minute, tout en obtenant pour les tarifs réduits une capacité qui

---

* On remarque que dans le graphique, il existe un élément fixe du trafic à tarifs réduits effectué avec un rabais de 50 %, sous condition d'une réservation anticipée de 45 jours et d'une durée minimale de séjour fixée à 7 jours.

Tableau 4.5

BARRIÈRES ET STRUCTURE DE MARCHÉ CORRESPONDANTE

Niveau de la barrière	Barrières		Indice de la demande (Grand total du niveau 1 = 100)				
	Condition de réservation anticipée	Condition de séjour minimum	Tarif économique	Tarif réduit de 40 %	Tarif réduit de 50 %	Tarifs réduits totaux	Grand total
1	1	0	34,9	50,9	14,2	65,1	100,0
2	7	3 nuits	37,4	47,9	14,2	62,1	99,5
3	7	1er dim.	39,5	43,8	14,2	58,0	97,5
4	7	6 nuits	40,7	40,1	14,2	54,3	95,0
5	14	3 nuits	39,6	40,1	14,2	54,3	93,9
6	14	1er dim.	42,0	35,2	14,2	49,4	91,4
7	14	6 nuits	42,4	35,2	14,2	49,4	91,8
8	21	3 nuits	43,3	31,6	14,2	45,8	89,1
9	21	1er dim.	45,0	28,5	14,2	42,7	87,7
10	21	6 nuits	45,0	28,5	14,2	42,7	87,7
11	28	3 nuits	45,8	24,7	14,2	38,9	84,7
12	28	1er dim.	46,5	23,7	14,2	37,9	84,4
13	28	6 nuits	47,7	21,8	14,2	36,0	83,7
14	35	3 nuits	48,3	18,1	14,2	32,3	80,6
15	35	1er dim.	48,9	17,1	14,2	31,3	80,2
16	35	6 nuits	50,2	15,2	14,2	29,4	79,6
17	42	3 nuits	50,8	11,5	14,2	25,7	76,5
18	42	1er dim.	51,4	10,6	14,2	24,8	76,2
19	42	6 nuits	52,7	8,6	14,2	22,8	75,5

Figure 4.5

RENDEMENT DES TRANSPORTEURS AÉRIENS EN FONCTION DES COMBINAISONS DE PRODUITS: VARIATION DE LA TAILLE DES AÉRONEFS

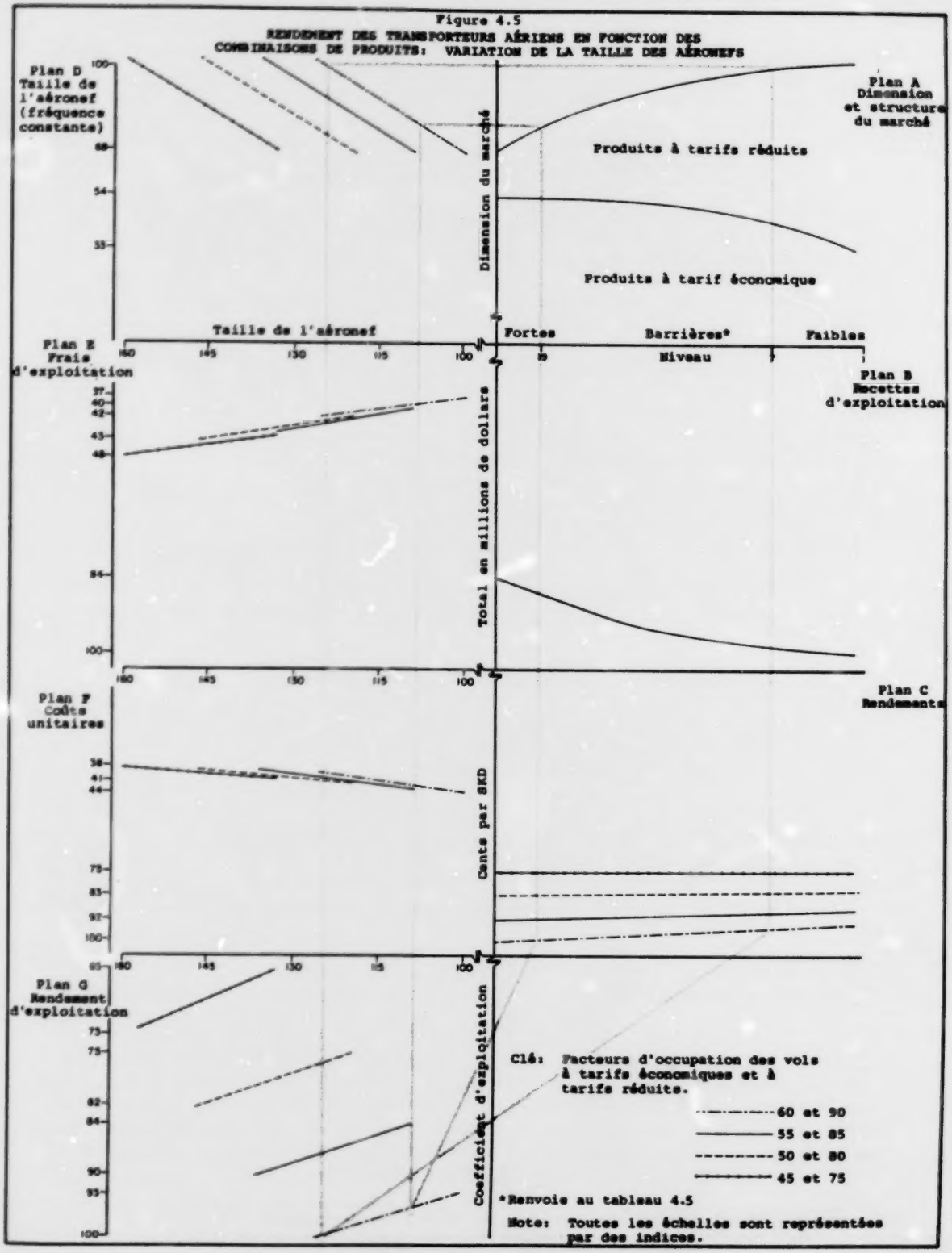
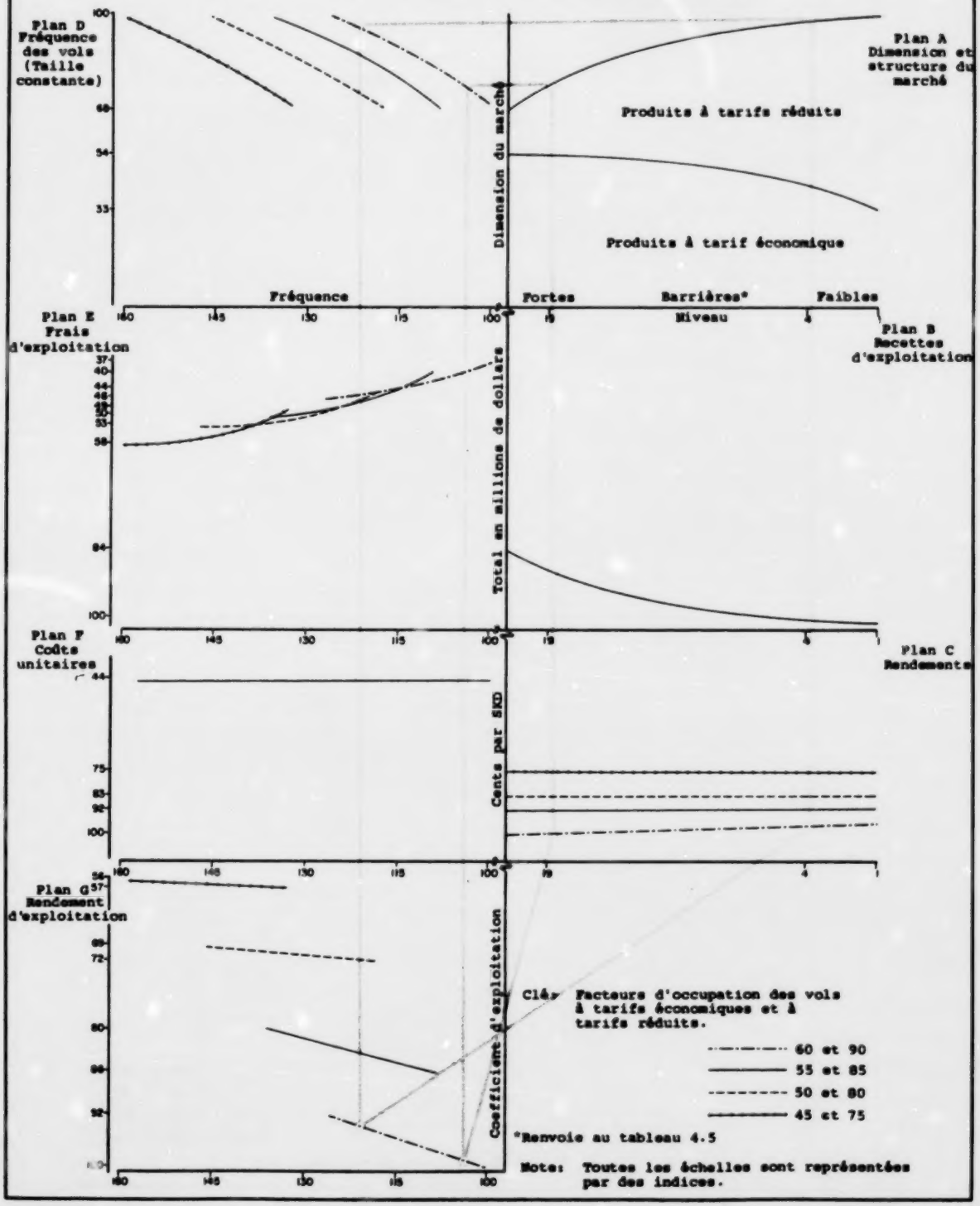


Figure 4.6

RENDEMENT DES TRANSPORTEURS AÉRIENS EN FONCTION DES COMBINAISONS DE PRODUITS: VARIATION DE LA FRÉQUENCE DES VOLS



permette d'arriver à un coefficient d'utilisation équivalent à celui des services d'affrètement (soit 90 %). Alors que l'ensemble du marché s'accroît grâce, par exemple, à la fourniture d'un service à tarif réduit avec des barrières de plus en plus faibles, le transporteur s'efforcera d'ajuster la capacité pour répondre à la demande croissante*.

Ainsi, une fois que la taille totale du marché et la relation entre les produits ont été déterminées, on suppose que le marché sera desservi en fonction des hypothèses spécifiées concernant le coefficient d'occupation. Autrement dit, si seuls des passagers à plein tarif sont transportés, le coefficient d'occupation sera, selon l'hypothèse, de 60 % et le transporteur devra fournir 100 places pour chaque groupe de 60 passagers transportés. S'il existe une combinaison des produits, le trafic à plein tarif est effectué à un coefficient d'occupation de 60 % et le trafic à tarifs réduits est effectué à un coefficient d'occupation de 90 % pour un coefficient de service qui se situe quelque part entre les deux. Puisque le trafic à tarifs réduits est effectué en fonction d'un coefficient d'occupation plus élevé, l'augmentation de la proportion de ce trafic entraînera celle du coefficient de service, jusqu'à un maximum de 90 % si tous les passagers transportés bénéficient de tarifs réduits.

Le besoin d'accroître la capacité sera, selon l'hypothèse, satisfait en ayant recours à l'une des deux mesures suivantes:

a) l'utilisation d'un aéronef plus grand à une fréquence identique, ou

b) le passage à un service à fréquence plus élevée dans le cas où des aéronefs de même taille sont utilisés**.

Une fois que la taille de l'aéronef et la fréquence des vols ont été déterminées, les coûts d'exploitation totaux de l'aéronef reliés à la poursuite du service peuvent être calculés (voir figure 4.5, plan D, dans lequel la taille de l'aéronef

---

* C'est cet ajustement de la capacité en fonction de la nouvelle demande qui distingue le concept de place de classe B de celui de place excédentaire.

La question visant à déterminer si la demande de places à tarifs réduits conditionne l'offre de places ou si l'offre mène à la définition des produits susceptibles de remplir ces places (et par conséquent, de la demande) reste à débattre. À court terme, la deuxième situation peut être prédominante; à long terme, par définition, c'est la première qui prévaut.

** Il s'agit évidemment de deux mesures extrêmes, qu'il est à la fois vraisemblable et possible de combiner.

varie et la figure 4.6, plan D où la fréquence varie) en combinant les coûts d'exploitation de vol et d'aérodrome à un niveau donné de capacité.

Les coûts d'exploitation de vol* ont été représentés par une fonction de coût continue dérivée de la relation historique entre la taille de l'aéronef et le coût unitaire d'exploitation. Les dépenses d'aérodrome** ont été calculées sur la base spécifique d'un aéronef. Les coûts dans les deux cas ont été augmentés afin de refléter les changements de prix qui se sont produits entre la période comptable et la période d'évaluation.

Le plan E de la figure 4.5 détaille les coûts totaux d'exploitation de l'aéronef et le plan F les coûts unitaires d'exploitation de l'aéronef en posant l'hypothèse, comme dans le cas du plan D, que la fréquence est maintenue constante et que la taille de l'aéronef est variable. Au fur et à mesure que le marché augmente, ici grâce au relâchement des barrières, les économies d'exploitation de l'aéronef peuvent être touchées par l'utilisation d'un aéronef de plus grande taille. Si l'on considère l'ensemble des produits, les coûts unitaires d'exploitation précisés peuvent être diminués d'environ 5 %.

Le plan F de la figure 4.6 indique les coûts unitaires d'exploitation en posant l'hypothèse que la taille de l'aéronef reste constante et que la fréquence varie. Quoique les coûts d'exploitation soient invariables en raison de la gamme de produits utilisés dans cet exemple, la fréquence peut augmenter d'environ 25 %. Cette augmentation de la fréquence représente une conséquence extérieure des produits à tarifs réduits - une augmentation du service, mesurée par la fréquence croissante des vols - pour laquelle le passager à plein tarif n'aura pas à débourser un montant supplémentaire.

Dans la présente analyse, la fréquence des vols et la taille de l'aéronef ont été mesurées comme des fonctions continues. Une méthode de mesure plus réaliste est actuellement en cours d'élaboration; elle permettra d'exprimer les tailles des aéronefs comme des fonctions discontinues qui représenteront seulement un choix d'aéronefs de tailles appropriées. Cependant, pour tenir compte du fait que les tailles d'aéronefs sont mieux représentées par des unités discrètes que par des fonctions

---

* Les coûts d'exploitation de vol comprennent: les salaires et les dépenses cycliques de l'équipage de conduite, le carburant et l'huile, les salaires et les dépenses cycliques du personnel de cabine, l'entretien de l'aéronef et du groupe turboréacteur et les frais généraux.

** Les coûts d'aérodrome comprennent: les frais d'atterrissage et de navigation, les frais généraux d'aérodrome, l'entretien du matériel de piste et des installations au sol.

discontinues, l'analyse des coûts et des recettes a été reproduite en utilisant un certain nombre d'hypothèses relatives au coefficient d'occupation. Cela est illustré dans les figures 4.5 et 4.6 et rappelle que les changements dans la taille et la structure du marché et la réaction à ces changements, au niveau de la production, conduisent plus vraisemblablement à des modifications de la fonction de coût qu'à sa continuation.

Comme la figure 4.5 l'indique de manière particulièrement évidente, tout avantage de coût, résultant de l'expansion du marché grâce aux produits à tarifs réduits et à l'exploitation d'aéronefs de plus grande taille, est rapidement annulé si les hypothèses relatives au coefficient d'occupation ne se réalisent pas. Dans la figure 4.6, l'incapacité d'atteindre le coefficient d'occupation supposé entraîne un désavantage sur le plan du coût unitaire qui vient diminuer l'avantage de l'augmentation de la fréquence du service.

Parmi les coûts exclus de l'analyse du rendement d'exploitation détaillée dans les figures 4.5 et 4.6 se trouvent les dépenses reliées aux passagers, les dépenses administratives et les dépenses en immobilisations. En ce qui concerne les deux premières catégories de dépenses, on a procédé à quelques essais préliminaires sur la sensibilité de la courbe des coûts d'exploitation à diverses hypothèses de répartition des coûts communs relatifs aux passagers et des frais généraux d'administration. Après avoir identifié certains coûts qui varient directement en fonction de la production, c'est-à-dire l'approvisionnement en nourriture, les assurances des passagers et les commissions relatives aux passagers, le calcul de ces coûts peut être effectué, une fois que le modèle relatif au volume et à la combinaison de la demande a été établi. Les autres coûts relatifs aux passagers et les frais généraux qui représentent 25 % des dépenses totales sont considérés comme des coûts d'exploitation communs, par exemple: les services aux passagers à l'aéroport, l'établissement des billets en ville, la publicité et l'administration. Il a été établi que si ces coûts communs avaient un rapport entre fixes et variables de 50/50, la forme des fonctions de coût demeurerait immuable. Si les proportions variables étaient inférieures à 50 %, l'avantage, sur le plan du coût, d'un produit donnant de plus fortes recettes s'en trouvait augmenté; si les proportions variables étaient supérieures à 50 %, les avantages sur le plan du coût s'en trouvaient réduits.

À ce stade, aucun énoncé relatif aux problèmes d'immobilisation n'est possible; ils feront cependant l'objet d'un document ultérieur. Il faut souligner que les dépenses en immobilisations qui comprennent l'amortissement, l'assurance de l'aéronef et les intérêts débiteurs représentent environ 15 % des dépenses totales.

4.4.3 Rendement d'exploitation

Après avoir établi les coûts unitaires à différents niveaux de demande du marché, l'incidence de la gamme de services doit être évaluée grâce à un paramètre de rendement défini comme suit:

$$\text{Paramètre de rendement} = \frac{\text{Recettes d'exploitation - Dépenses d'exploitation}}{\text{Recettes d'exploitation}}$$

Comme le plan G des figures 4.5 et 4.6 le montre clairement, l'expansion du volume du trafic à tarifs réduits peut:

a) permettre au transporteur d'abaisser ses coûts grâce à l'utilisation d'un aéronef de plus grande taille: dans le cas étudié, la baisse des rendements moyens a été compensée par une baisse plus forte des coûts unitaires et par conséquent le rendement d'exploitation s'est amélioré; et

b) permettre au transporteur de fournir une fréquence de service plus élevée - avantage externe induit par l'augmentation du nombre des voyageurs à tarifs réduits et dont bénéficient les voyageurs à plein tarif: puisque la baisse des rendements moyens n'a pas été compensée par une hausse équivalente du coût unitaire, le rendement d'exploitation a baissé dans le cas qui fait l'objet de l'étude.

Comme cela est peut-être plus évident dans le premier cas (puisque les bénéfices et les manques à gagner sont mesurés en termes de dépenses d'exploitation), tout avantage relatif à l'expansion du segment du marché correspondant aux tarifs réduits est très rapidement annulé si le nombre de places offertes ne correspond pas à la demande.

En conclusion, il est important de rappeler que cette étude n'est que préliminaire. On a identifié certaines avenues supplémentaires qui restent à explorer, dont:

a) l'utilisation de fonctions discontinues plutôt que de fonctions continues avec les variations de tailles des aéronefs et de fréquences;

b) les variations de la demande en fonction de changements simultanés des barrières et des prix des services à tarifs réduits;

c) certaines questions relatives au traitement des dépenses reliées aux passagers, des dépenses administratives et d'immobilisation; et

d) certaines questions de concurrence, telles que l'emploi de tarifs réduits comme outil de commercialisation ou les écarts de capacité excédentaire entre les transporteurs.

APPENDICES

Appendice A

CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS

Cet appendice présente la chronologie détaillée des événements survenus avant et durant l'expérience des tarifs aériens réduits.

a) 1er février 1977 - L'établissement des tarifs Noliprix Canada payables à l'avance pour les vols d'Air Canada et de CP Air, en remplacement du tarif excursion de 10-30 jours.

b) 12 septembre 1977 - Début des audiences publiques du Comité des transports aériens sur les VARA intérieurs.

c) 1er octobre 1977 - On réduit de 60 à 45 jours la période relative au paiement anticipé des tarifs Noliprix Canada.

d) 6 décembre 1977 - Le Comité des transports aériens, par sa décision nº 5369, autorise 50 VARA intérieurs, les premiers droits de refus allant à Air Canada et CP Air.

e) 19 janvier 1978 - Le décret du Conseil privé 1978-168 élargit les activités des VARA intérieurs. On prévoit qu'un nombre plus grand de VARA sera autorisé et que tous les transporteurs détenant un permis de la classe 4 seront admissibles.

f) 9 avril 1978 - Le tarif Noliprix Canada est modifié: la longueur du parcours passe de 1 127 à 644 km.

g) 29 avril 1978 - On réduit de 45 à 30 jours la période relative au paiement anticipé des tarifs VARA.

h) 1er mai 1978 - Création du service Courier Jet de CP Air, service ne comportant pas d'exigence en matière de réservation anticipée mais prévoyant une durée de séjour minimale/maximale.

i) 12 juin 1978 - Création du service Chouette d'Air Canada, service ne comportant pas d'exigence en matière de réservation

anticipée mais prévoyant une durée de séjour minimale/maximale.

j) 24 juin 1978 - Exploitation des premiers VARA intérieurs.

k) 17 juillet 1978 - On porte de 45 à 30 jours la période relative au paiement anticipé des tarifs Noliprix Canada.

l) 11 décembre 1978 - Le Comité des transports aériens tient une réunion publique pour examiner les tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs.

m) 5 mars 1979 - Début des audiences publiques du Comité des transports aériens sur la requête de Wardair pour l'obtention d'un permis d'affrètement commercial de classe 4.

o) 27 mars 1979 - Air Canada et CP Air offrent leurs premiers tarifs de solde de places. Ce tarif exige une réservation anticipée et une durée de séjour minimale/maximale. Toutefois, il permet des économies plus appréciables que le tarif Noliprix.

p) 9 avril 1979 - On porte à trois le nombre des tarifs Noliprix Canada: le tarif en semaine hors pointe, le tarif fin de semaine hors pointe et le tarif saison de pointe.

q) 1er juin 1979 - Création du service Aérobus de CP Air, service ne comportant ni réservation anticipée, ni durée de séjour minimale/maximale.

r) 9 juillet 1979 - Le Comité des transports aériens tient une réunion publique sur la situation des vols d'affrètement intérieurs et internationaux.

s) 16 août 1979 - Le Comité des transports aériens, par sa décision nº 5904, accorde à Wardair un permis temporaire d'affrètement commercial de classe 4.

t) 24 septembre 1979 - Air Canada annonce la mise en vente de son deuxième tarif de solde de places. Les exigences en matière de réservation anticipée et de durée de

séjour minimale/maximale sont moins sévères que le premier tarif, surtout pour les vols court-courriers.

u) 21 décembre 1979 - Par suite des réunions publiques qu'il a tenues, le Comité des transports aériens publie de nouveaux règlements touchant les VARA intérieurs. Le DORS/80-36 publie des règlements à caractère moins restrictif sur la période de temps relative aux réservations anticipées, sur la durée du séjour et sur l'achat des billets. De plus, il permet l'achat de places "excédentaires" avec réservation anticipée réduite.

v) 14 janvier 1980 - Le troisième solde de places est mis en vente par Air Canada pour les vols court-courriers avec des conditions de réservation anticipée moins sévères que dans les soldes précédents.

w) 12 février 1980 - Le décret du Conseil privé 1980-519 atténue davantage les restrictions concernant les VARA intérieurs, avec un grand nombre de places "excédentaires" offertes sans réservation anticipée.

x) 13 avril 1980 - Le quatrième solde de places est mis en vente par Air Canada et CP Air à la fois avec les mêmes restrictions établies pour le solde de places d'hiver.

y) 15 mai 1980 - Wardair commence à exploiter les VARA intérieurs.

z) 1er juin 1980 - CP Air annule le service Courier Jet et étend le service Aérobus.

aa) 15 septembre 1980 - Air Canada et CP Air annoncent la mise en vente d'un cinquième solde de places pour les paires de villes de plus de 1 609 km. Instauration de solde de places "super" ou "à tarif très réduit" sur des vols directs entre certaines paires de villes, sous réserve de l'achat anticipé du billet.

bb) 19 septembre 1980 - Modifications introduites sur les tarifs Noliprix et les soldes de places. Le délai de l'achat anticipé

est réduit à 14 jours et la durée de séjour est réduite au premier dimanche qui suit la date du départ, ce qui équivaut aux restrictions des VARA intérieurs.

cc) 26 octobre 1980 - Le service Aérobus de CP Air est instauré sous forme d'une portion distincte des vols à horaire fixe pour certaines paires de villes desservies par l'Aérobus.

dd) 17 janvier 1981 - Air Canada et CP Air annoncent la mise en vente du sixième solde de places.

ee) 9 avril 1981 - Air Canada et CP Air annoncent la mise en vente du septième solde de places.

ff) 6 juin 1981 - Air Canada et CP Air annoncent l'offre d'un nouveau tarif d'excursion avec réservation anticipée pour les paires de villes transcontinentales; Air Canada annonce un tarif d'excursion spécial (tarifs très réduits), avec réservation anticipée, sur les segments de certaines paires de villes. Ces tarifs remplacent le Noliprix, le solde de places et les tarifs Chouette, et les restrictions y associées sont plus atténuées.

gg) 1er février 1982 - Le service Aérobus de CP Air auparavant offert sur neuf paires de villes est étendu afin d'inclure deux paires de villes supplémentaires de Vancouver vers Edmonton et Calgary.

hh) 19 mars 1982 - Le service Aérobus de CP Air est étendu afin d'inclure 24 paires de villes supplémentaires.

ii) 24 avril 1982 - Le service Aérobus de CP Air est étendu afin d'inclure Saskatoon et Regina, ce qui ajoute 12 paires de villes supplémentaires.

jj) 2 juin 1982 - Air Canada lance son tarif Skysaver Un aller/deux jours sur l'ensemble des 47 lignes concurrentielles de l'Aérobus de CP Air sauf Montréal vers Ottawa, Montréal vers Toronto et Ottawa vers Toronto.

kk) 19 juin 1982 - Le tarif excursion Super Skysaver Special 7 entre en vigueur sur toutes les lignes desservies par Air Canada et CP Air.

ll) 23 juin 1982 - CP Air lance son tarif Skydeal qui comprend un service de repas sur le plan du confort afin de concurrencer le tarif Skysaver Un aller/deux jours d'Air Canada.

mm) 19 juillet 1982 - Le Comité des transports aériens tient des audiences publiques afin de débattre des tarifs très réduits et de décider des conditions applicables aux voyages aériens entre différents points du Canada.

nn) 19 août 1982 - La décision n° 6869 du Comité des transports aériens précise des conditions minimales applicables aux tarifs aériens très réduits.

oo) 18 septembre 1982 - Les nouveaux tarifs Noliprix sont offerts à de la clientèle d'Air Canada et de CP Air. Air Canada lance ses tarifs aller retour Skysaver afin de remplacer les anciens tarifs Skysaver et CP Air lance ses nouveaux tarifs Aérobus et Skydeal.

Appendice B

COMPARAISON DES CONDITIONS DE PAIEMENT DES TARIFS INTÉRIEURS RÉDUITS*

AIR CANADA ET CP AIR

A. TARIF D'EXCURSION DE 10 À 30 JOURS (REMPLACÉ PAR NOLIPRIX CANADA)

i	Achat anticipé	- Non requis.
ii	Durée de séjour	- De 10 à 30 jours.
iii	Achat du billet	- Même chose que pour le tarif en classe économique.
iv	Disponibilité	- À peu près de la mi-septembre à la fin de mai, sauf pendant quelques jours de pointe de la période de vacances. Non valable le vendredi et le dimanche entre 15 h 01 et 20 h 59.
		- Sur les vols d'Air Canada et de CP Air entre paires de villes de plus de 1 127 km.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation de retour. Les arrêts en cours de route sont permis.
vi	Établissement du tarif	- 35 % de rabais sur le tarif aller-retour en classe écnomique pendant l'hiver de 1975-1976, rabais ramené à 30 % pour l'hiver 1976-1977.

B. TARIF NOLIPRIX CANADA

i	Achat anticipé	- 60 jours de l'entrée en vigueur du tarif. Réduit à 45 jours à partir du 1er octobre 1977, à 30 jours à partir du 17 juillet 1978 et à 14 jours à partir du 19 septembre 1980.

---

* Les informations concernant Air Canada et CP Air couvrent la période de 1977 à 1982. Les renseignements des transporteurs régionaux portent sur 1981 et 1982 seulement.

ii	Durée de séjour	- De 10 à 30 jours lors de l'entrée en vigueur du tarif. Réduite de 7 à 30 jours à partir du 1er avril 1978 et, à partir du 19 septembre 1980, au premier dimanche suivant la date du départ.
iii	Achat du billet	- Le paiement est exigé en deçà de 7 jours de la date de réservation.
iv	Disponibilité	- Toute l'année sur tous les vols intérieurs entre les paires de villes de plus de 1 127 km et desservies par Air Canada et CP Air. Le 1er avril 1978, la distance minimale a été réduite à 644 km.
		- Le transporteur contrôle le nombre de places disponibles sur tous les vols. Air Canada a d'abord offert un minimum de 4 places par vol et il a ensuite porté ce minimum à 10 places.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation de retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert sont entrés en vigueur le 25 septembre 1977.
vi	Établissement du tarif	- Le tarif d'un aller simple en classe économique plus 31 $. Le 9 avril 1979, Air Canada a établi trois niveaux tarifaires pour la classe Noliprix Canada: en semaine pendant la saison régulière, un aller simple en classe économique plus 11 $; en fin de semaine pendant la saison régulière, un aller simple en classe économique plus 31 $; pendant la saison de pointe, un aller simple en classe économique plus 51 $. La saison régulière se définit comme étant les périodes du 16 janvier au 14 mars, du 17 avril au 31 mai et du 16 septembre au 14 décembre de chaque année. La saison de pointe se définit comme étant les périodes du 15 décembre d'une année au

15 janvier de l'année suivante, du 15 mars au 16 avril et du 1er juin au 15 septembre.

- Frais d'annulation de 20 $.

C. VARA INTÉRIEURS (VOLS D'AFFRÈTEMENT AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE)

i	Achat anticipé	- 45 jours avant la date du départ, au moment où ont été établis ces vols. Réduit à 30 jours à partir du 29 avril 1978 et à 14 jours à partir du 21 décembre 1979.
ii	Durée de séjour	- Durée de séjour minimale de 7 jours. À compter du 21 décembre 1979, cette durée est portée au premier dimanche suivant le départ.
iii	Achat du billet	- Il fallait d'abord faire un versement non remboursable de 10 $ avant que n'expire la date de réservation anticipée. À compter du 30 août 1978, il fallait faire le versement 10 jours après la réservation ou avant que n'expire la date de réservation anticipée. Il fallait régler le reste au plus tard 30 jours avant la date de départ, 14 jours à compter du 21 décembre 1979.
iv	Disponibilité	- N'est offert que par l'entremise d'une agence de voyages. - Aucune restriction quant aux dates et lieux.
v	Itinéraire	- Il fallait confirmer la réservation de retour. Aucun changement de réservation n'était permis après la période anticipée. À compter du 12 février 1980, les réservations à l'aller et au retour peuvent être changées, moyennant des frais, et pourvu que les exigences en matière de réservation anticipée et de durée de séjour minimale soient respectées.

vi	Établissement du tarif	-	Le prix de base est fixé selon le taux d'affrètement du transporteur. Le grossiste ajoute un pourcentage de majoration pour obtenir le prix de détail.
vii	Places excédentaires	-	À compter du 21 décembre 1979, de 10 à 21 % des places à bord de certains types d'aéronefs pouvaient être vendus moyennant une réservation anticipée de 7 jours. À compter du 12 février 1980, ce pourcentage était porté à 33 1/3 % et ne comportait pas d'exigences en matière de réservation anticipée. Il faut payer au moment de faire la réservation et un supplément pour réservation tardive est ajouté.

D. TARIF CHOUETTE D'AIR CANADA

i	Achat anticipé	-	Non requis.
ii	Durée de séjour	-	De 6 à 30 jours.
iii	Achat du billet	-	Dans le cas de réservations faites 14 jours ou plus avant la date du départ, il faut payer le billet en deçà de 7 jours de la date de réservation; dans le cas de réservations faites entre 8 à 14 jours avant la date du départ, il faut payer le billet au plus tard 7 jours avant la date du départ; si la réservation est faite 7 jours ou moins avant la date du départ, il faut payer le billet au moment de faire la réservation.
iv	Disponibilité	-	En 1978, le tarif Chouette était offert au Canada à bord de certains vols d'Air Canada dont les départs étaient prévus entre 21 h 30 et 7 h. Les vols étaient offerts de la mi-juin à la mi-septembre entre certaines paires de villes.
v	Itinéraire	-	Transport aller et retour seulement. Il faut confirmer l'itinéraire. Les voyages en circuit ouvert sont permis.

vi	Établissement du tarif	- Le tarif en semaine est celui d'un aller simple en classe économique plus 1 $ (les vols du lundi au jeudi) et le tarif de fin de semaine est celui d'un aller simple en classe économique plus 21 $. En 1979, Air Canada a porté son tarif de fin de semaine à celui d'un aller simple en classe économique plus 31 $.
		- Les frais d'annulation de 25 $ ne sont pas exigibles quand le client échange son billet contre un billet plus cher.

E. TARIF COURIER JET DE CP AIR

i	Achat anticipé	- Non requis.
ii	Durée de séjour	- De 6 à 30 jours.
iii	Achat du billet	- La même chose que pour le tarif Chouette d'Air Canada.
iv	Disponibilité	- Offert sur les vols particuliers de CP Air dont le départ a lieu entre 21 h 45 et 7 h, quatre fois la semaine (du lundi au jeudi) sur le parcours Toronto -Winnipeg -Calgary - Vancouver et vice versa. À compter d'avril 1980, un vol par semaine fera le parcours Montréal - Toronto - Winnipeg - Calgary - Vancouver et vice versa. Le tarif Courier Jet était offert toute l'année. Il a été annulé le 1er juin 1980.
v	Itinéraire	- Transport aller et retour seulement. Il faut confirmer l'itinéraire qu'on ne peut changer par la suite. Les tarifs de voyage en circuit ouvert sont permis.
vi	Établissement du tarif	- Le tarif d'un aller simple en classe économique plus 1 $.
		- Les frais d'annulation de 25 $ ne sont pas exigibles quand le client échange son billet contre un billet plus cher.

F. TARIF AÉROBUS DE CP AIR

i	Achat anticipé	-	Non requis.
ii	Durée de séjour	-	Ne comporte ni minimum ni maximum.
iii	Achat du billet	-	Aucune réservation ou demande de renseignements ne sera acceptée par téléphone. Le voyageur doit acheter son billet dans une agence de voyage, à un comptoir de CP Air ou dans un bureau de billets de CP Air.
iv	Disponibilité	-	En juin 1979, CP Air présentait ses vols Aérobus à raison d'un par semaine en direction et en provenance de paires de villes choisies. Les vols Aérobus ont lieu toute l'année. La fréquence des vols et le nombre de paires de villes ont augmenté depuis.
v	Itinéraire	-	Le tarif d'un aller simple. L'itinéraire est confirmé par l'achat du billet.
vi	Établissement du tarif	-	De 28 à 62 % de rabais au tarif d'un aller simple en classe économique.
		-	On demande des frais de dédommagement de 30 $ pour changer de vol Aérobus au plus tard 72 heures avant le départ. Il n'y a ni remboursement, ni annulation.
vii	Autre	-	Vol offert en tant que service ne comportant ni repas, ni divertissement à bord.

G. SOLDE DE PLACES DE PRINTEMPS

i	Achat anticipé	-	30 jours.
ii	Durée de séjour	-	7 à 30 jours.
iii	Achat du billet	-	Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation.
iv	Disponibilité	-	Offert sur toutes les paires de villes intérieures desservies par

Air Canada et sur les paires de villes transcontinentales de CP Air entre le 27 mars 1979 et le 7 mai 1979, le retour devant s'effectuer avant le 4 juin 1979.

- Les places offertes pendant ce solde de places étaient des places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire

- Il faut confirmer la réservation de l'aller et du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.

vi Établissement du tarif

- Selon la distance de l'aller simple:

Distance de l'aller simple	Tarif de solde de places
0 - 1 125 km	50 % du tarif d'un aller retour en classe économique
1 126 - 1 770 km	89 $
1 771 - 2 414 km	109 $
2 415 - 3 206 km	129 $
3 207 - 4 023 km	159 $
plus de 4 023 km	209 $

- Les passagers ayant réservé une place en classe Noliprix Canada avant l'annonce du solde de places de printemps ont pu échanger, sans supplément, leur billet en classe Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 20 $.

H. SOLDE DE PLACES D'AUTOMNE, 1979

i Achat anticipé

- 14 jours pour ce qui est des vols court-courriers de moins de 1 609 km et 30 jours pour les vols long-courriers de plus de 1 609 km.

ii Durée de séjour

- 7 à 30 jours dans le cas de vols long-courriers de plus de 1 609 km

et de 3 à 30 jours (ou le retour pouvant se faire le premier dimanche qui suit le départ) dans le cas de vols court-courriers de moins de 1 609 km.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation.

iv Disponibilité - Offert, du 24 septembre au 4 novembre 1979, sur tous les segments intérieurs de plus de 1 609 km entre les paires de villes desservies par Air Canada et, du 14 octobre au 23 novembre 1979, sur tous les segments intérieurs de moins de 1 609 km. Le retour doit s'effectuer avant le 14 décembre 1979 pour les vols long-courriers et avant le 4 décembre 1979 pour les vols court-courriers.

- Les places offertes pendant ce solde de places d'automne étaient des places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation de l'aller et du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.

vi Établissement tarif - Selon la distance de l'aller du simple:

Distance de l'aller simple	Tarif de solde de places
moins de 1 609 km	50 % du tarif d'un aller retour en classe économique
1 609 - 2 092 km	119 $
2 093 - 2 575 km	139 $
2 576 - 3 219 km	169 $
3 220 - 3 862 km	199 $
plus de 3 862 km	239 $

- Pour les enfants de 2 à 5 ans accompagnés d'un adulte, un seul tarif de 89 $ (dans le cas de segments de moins de 1 609 km dont le prix du billet du solde de places serait inférieur à 89 $, on demande le prix le moins élevé).

- Un supplément est prévu pour l'échange d'un billet Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 20 $.

I. TARIF D'EXCURSION DE FIN DE SEMAINE

i	Achat anticipé	- Non requis.
ii	Durée de séjour	- Maximum d'un an.
iii	Achat du billet	- N'importe quand avant le départ.
iv	Disponibilité	- Offert toute l'année sur tous les vols d'Air Canada entre paires de villes de moins de 1 127 km et sur tous les vols transcontinentaux de CP Air entre paires de villes que dessert également Air Canada. Les départs doivent avoir lieu entre 0 h 01 le samedi et 23 h 59 le dimanche.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation de l'aller et du retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont pas permis. Aucun supplément n'est demandé pour changer les réservations.
vi	Établissement du tarif	- 25 % de rabais sur le tarif aller retour en classe économique.

J. TARIF TOTEM

i	Achat anticipée	- 30 jours.
ii	Durée de séjour	- De 7 à 30 jours. À partir du 30 janvier 1980, le retour ne peut pas s'effectuer avant le 3e jour

(jour du départ exclu) ou avant le premier dimanche suivant le départ, jusqu'à un maximum de 30 jours.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation.

iv Disponibilité - À compter du 17 avril 1979, sur toutes les paires de villes de CP Air situées en Alberta, en Colombie-Britannique et au Yukon (à l'exception de Calgary -Vancouver et Edmonton - Vancouver). Offert toute l'année.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation de l'aller et du retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller.

vi Établissement - Pendant la saison de pointe, 130 % du tarif d'un aller simple en classe économique pour les vols de moins de 644 km et 120 % du tarif d'un aller simple en classe économique pour les vols de plus de 644 km. Hors saison, 120 % du tarif d'un aller simple en classe économique pour les vols de moins de 644 km et 110 % du tarif d'un aller simple en classe économique pour les vols de plus de 644 km.

- Frais d'annulation de 20 $.

K. TARIF ECONOMIZER

i Achat anticipé - 7 jours.

ii Durée de séjour - Du premier samedi à midi jusqu'à 46 jours.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation ou 7 jours avant la date du départ, selon ce qui se produit en premier.

iv Disponibilité - À compter du 9 avril 1979, Pacific Western et Transair offrent ce tarif sur tous les vols intérieurs

entre paires de villes. Air Canada et CP Air offrent également ce tarif sur les vols intérieurs entre paires de villes desservies également par Pacific Western. Offert toute l'année.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation de l'aller et du retour. Aucun arrêt en cours de route ou tarif de voyage en circuit ouvert n'est permis. La modification est permise moyennant un supplément.

vi Établissement du tarif - Pour les vols de 958 km et moins, 35 % du tarif d'un aller retour en classe économique. Pour les vols de plus de 958 km, 25 % du tarif d'un aller retour en classe économique. À compter du 1er mars 1980, pour toutes les paires de villes, 35 % du tarif d'un aller retour en classe économique.

- Frais d'annulation de 20 $.

L. SOLDE DE PLACES D'HIVER, 1980

i Achat anticipé - 7 jours pour ce qui est des vols court-courriers de moins de 1 609 km et 30 jours pour les vols long-courriers de plus de 1 609 km.

ii Durée de séjour - De 7 à 30 jours dans le cas de vols long-courriers de plus de 1 609 km et de 3 à 30 jours (ou le retour pouvant se faire le premier dimanche qui suit le départ) dans le cas des vols court-courriers de moins de 1 609 km.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation.

iv Disponibilité - Offert du 14 janvier au 29 février 1980 pour toutes les paires de villes intérieures desservies par Air Canada; le retour doit s'effectuer avant le 14 mars 1980.

- Les places offertes pendant ce solde de places d'hiver étaient des

places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller.

Distance de l'aller simple	Tarif de solde de places
moins de 1 609 km	50 % du tarif d'un aller retour en classe économique
1 609 - 2 092 km	129 $
2 093 - 2 575 km	149 $
2 576 - 3 219 km	179 $
3 220 - 3 862 km	209 $
plus de 3 862 km	239 $

- Pour les enfants de 2 à 5 ans accompagnés d'un passager de 12 ans ou plus, un seul tarif de 89 $ (dans le cas de segments dont le prix du billet du solde de places serait inférieur à 89 $, on demande le prix le moins élevé).

- Un supplément est prévu pour l'échange d'un billet Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 20 $.

M. SOLDE DE PLACES DE PRINTEMPS, 1980

i Achat anticipé - 14 jours pour ce qui est des vols court-courriers de moins de 1 609 km et 30 jours pour les vols long-courriers de plus de 1 609 km.

ii Durée de séjour - 7 à 30 jours dans le cas des vols long-courriers de plus de 1 609 km et de 3 à 30 jours (ou le retour pouvant se faire le premier dimanche qui suit le départ) dans le cas de vols court-courriers de moins de 1 609 km.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté en deçà de 7 jours de la date de réservation.

iv Disponibilité - Offert, du 13 avril au 5 juin 1980, sur tous les segments intérieurs entre les paires de villes desservies par Air Canada et les paires de villes transcontinentales desservies par CP Air. Le retour doit s'effectuer avant le 5 juin 1980.

- Les places offertes pendant ce solde de places de printemps étaient des places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.

vi Établissement du tarif - selon la distance de l'aller simple:

Distance de l'aller simple	Tarif de solde de places
moins de 1 609 km	50 % du tarif d'un aller retour en classe économique
1 609 - 2 092 km	139 $
2 093 - 2 575 km	159 $
2 576 - 3 219 km	189 $
3 220 - 3 862 km	219 $
plus de 3 862 km	249 $

- Pour les enfants de 2 à 5 ans accompagnés d'un autre passager de 12 ans ou plus, un seul tarif de 89 $ (dans le cas de segments de moins de 1 609 km dont le prix du billet du solde de places serait inférieur à 89 $, on demande le prix le moins élevé). Sur les segments long-courriers de plus de 1 609 km, un seul tarif de 99 $.

- Un supplément est prévu pour l'échange d'un billet Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 20 $

N. SOLDE DE PLACES D'AUTOMNE, 1980

i	Achat anticipé	- Initialement 30 jours; réduit à 14 jours à partir du 19 septembre 1980.
ii	Durée de séjour	- De 7 à 30 jours. Réduite à partir du 19 septembre 1980 à une période s'étendant entre le premier dimanche et le 30e jour suivant la date du départ.
iii	Achat du billet	- Le prix du billet doit être acquitté dans un délai de 7 jours de la date de réservation, sauf pour les tarifs "très réduits" ou les "super tarifs" du solde de places, dont les billets doivent être payés dans un délai de 7 jours à compter de la date de réservation et pas plus tard que le 31 août 1980.
iv	Disponibilité	- Offert entre le 15 septembre et le 10 décembre 1980 pour toutes les paires de villes intérieures de plus de 1 609 km desservies par Air Canada et pour toutes les paires de villes transcontinentales desservies par CP Air. Les tarifs "très réduits" et les "super tarifs" sont offerts sur des vols directs effectués entre le 27 octobre et le 10 décembre 1980 entre un certain nombre de villes. Tous les retours doivent s'effectuer avant le 10 décembre 1980.

- Les places offertes pendant ce solde de places d'automne étaient des places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.

vi Établissement du tarif - 50 % du tarif d'un aller retour en classe économique, sauf pour les tarifs "très réduits" et les "super tarifs" suivants:

Paires de villes	Tarif
Montréal/Ottawa ou Toronto - Calgary ou Edmonton	169 $
Montréal/Ottawa ou Toronto - Vancouver	199 $

- Pour les enfants de 2 à 5 ans accompagnés d'un autre passager de 12 ans ou plus, un tarif unique de 89 $.

- Un supplément est prévu pour l'échange d'un billet Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 30 $.

O. SOLDE DE PLACES D'HIVER, 1981

i Achat anticipé - 14 jours.

ii Durée de séjour - Entre le premier dimanche et le 30e jour suivant la date du départ.

iii Achat du billet - Le prix du billet doit être acquitté dans les 7 jours qui suivent la date de réservation.

iv Disponibilité - Offert entre le 17 janvier et le 28 février 1981 pour toutes les paires de villes intérieures desservies par Air Canada et les paires de villes transcontinentales desservies par CP Air. Le retour doit s'effectuer avant le 14 mars 1981.

- Les places offertes pendant ce solde de places d'hiver étaient des places qui auraient autrement été affectées au programme Noliprix Canada.

v Itinéraire

- Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ouvert ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.

vi Établissement du tarif

- 50 % du tarif d'un aller retour en classe économique, sauf pour les paires de villes suivantes:

Paires de villes	Tarif
Montréal/Ottawa - Calgary/Edmonton	219 $
Montréal/Ottawa -Vancouver	259 $
Toronto - Calgary/Edmonton	209 $
Toronto - Vancouver	249 $

- Pour les enfants de 2 à 5 ans accompagnés d'un autre passager de 12 ans ou plus, un tarif unique de 99 $ (dans le cas de segment dont le prix du billet du solde de places serait inférieur à 99 $, on demande le prix le moins élevé).

- Un supplément est prévu pour l'échange d'un billet Noliprix Canada contre un billet de solde de places.

- Frais d'annulation de 30 $.

P. TARIF D'EXCURSION AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE AU CANADA (SKYSAVER) - REMPLACE NOLIPRIX CANADA

i Achat anticipé

- 21 jours pour les vols long-courriers de 1 207 km et plus et 14 jours pour les vols court-courriers de 1 206 km ou moins.

ii Durée de séjour

- De 7 à 60 jours pour les vols long-courriers et de 3 à 60 jours pour les vols court-courriers.

iii	Achat du billet	-	Le prix du billet doit être acquitté dans un délai de 7 jours de la date de réservation mais pas en deçà des délais fixés pour l'achat anticipé.
iv	Disponibilité	-	À partir du 6 juin 1981, offert durant toute l'année pour toutes les paires de villes intérieures desservies par Air Canada et les paires de villes transcontinentales desservies par CP Air.
		-	Le transporteur détermine le nombre de places offertes sur tous les vols.
v	Itinéraire	-	Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun changement ne peut être apporté à la réservation. Les tarifs de voyage en circuit ne sont permis qu'à l'aller. Les arrêts en cours de route ne sont pas permis.
vi	Établissement du tarif	-	Tarif de saison de pointe/de saison intermédiaire/de saison hors pointe selon le jour de la semaine: pour les fins de semaine de la saison de pointe, réduction de 25 % sur le tarif d'un aller retour en classe économique; pour les jours de la semaine de la saison de pointe, le tarif de fin de semaine moins 40 $ jusqu'à concurrence d'une réduction maximale de 45 %. Pour les fins de semaine de la saison intermédiaire, réduction de 35 % sur le tarif d'un aller retour en classe économique; pour les jours de la semaine de la saison intermédiaire, le tarif de fin de semaine moins 40 $ jusqu'à concurrence d'une réduction maximale de 45 %. Pour les fins de semaine et les jours de la semaine de la saison hors pointe, une réduction de 50 % sur le tarif d'un aller retour en classe économique. La saison de pointe s'étend du 19 juin au 7 septembre, du 19 mars au 30 mars et du 17 décembre au 10 janvier de l'année suivante. La saison intermédiaire s'étend du 8 septembre au 21 octobre et du 1er avril au 18 juin. La saison

hors pointe s'étend du 22 octobre au 16 décembre et du 11 janvier au 18 mars. La fin de semaine comprend vendredi, samedi et dimanche.

- Frais d'annulation de 30 $.

Q. TARIF SPÉCIAL AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE (SKYSAVER À FORTE RÉDUCTION)

i	Achat anticipé	- 14 jours.
ii	Durée de séjour	- Entre le premier dimanche et le 60e jour suivant la date du départ.
iii	Achat du billet	- Le prix du billet doit être acquitté dans un délai de 7 jours de la date de réservation mais pas en deçà des délais fixés pour l'achat anticipé.
iv	Disponibilité	- À partir du 6 juin 1981, offert durant toute l'année pour certaines paires de villes desservies par vol direct par Air Canada.
		- Le transporteur détermine le nombre de places offertes sur tous les vols.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation du retour. Des changements peuvent être apportés à la réservation (mais pas à la destination) 14 jours au moins avant le départ, contre le paiement de 30 $.
vi	Établissement du tarif	- Tarif de saison de pointe/de saison intermédiaire/de saison hors pointe selon le jour de la semaine: pour les jours de la semaine de la saison de pointe, 43 % du tarif aller retour, classe économique, moins 8 $; pour les fins de semaine de la saison de pointe, 43 % du tarif aller retour, classe économique, moins 38 $. Pour les jours de la semaine et les fins de semaine de la saison intermédiaire, 52 % du tarif aller retour, classe économique, moins 8 $. Pour les fins de semaine et les jours de la

semaine de la saison hors pointe, une réduction de 60 % sur le tarif d'un aller retour en classe économique. La saison de pointe s'étend du 19 juin au 7 septembre, du 19 mars au 30 mars et du 17 décembre au 10 janvier de l'année suivante. La saison intermédiaire s'étend du 8 septembre au 21 octobre et du 1er avril au 18 juin. La saison hors pointe s'étend du 22 octobre au 16 décembre et du 11 janvier au 18 mars. La fin de semaine comprend vendredi, samedi et dimanche.

- Frais d'annulation de 100 $.

R. SOLDE DE PLACES DE PRINTEMPS 1981

i Achat anticipé- 14 jours.

ii Durée de séjour - Du premier dimanche suivant le départ à 30 jours.

iii Achat du billet - Les billets doivent être achetés au plus tard 7 jours après la date des réservations confirmées.

iv Disponibilité - Offert sur toutes les paires de villes intérieures desservies par Air Canada et par CP Air entre le 9 avril et le 5 juin 1981, le retour devant s'effectuer avant le 18 juin 1981.

- Le transporteur détermine le nombre de places offertes sur tous les vols. Le nombre de places est limité.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation du retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les voyages en circuit ouvert sont permis. Le tarif sera celui du point d'origine à la destination la plus éloignée.

- Frais de d'annulation ou de changement de 30 $.

vi Établissement du tarif - 50 % du tarif de classe économique.

S. SKYSAVER UN ALLER/DEUX JOURS D'AIR CANADA ET SKYDEAL DE CP AIR

i Achat anticipé - Non requis.

ii Durée de séjour - Ne comportent ni minimum ni maximum.

iii Achat du billet - Aucune réservation ou demande de renseignements ne sera acceptée par téléphone. Le voyageur doit acheter son billet dans une agence de voyages ou dans un bureau de billets du transporteur.

iv Disponibilité - Offerts sur des vols particuliers d'Air Canada et de CP Air entre le 26 mai (Air Canada) ou le 23 juin (CP Air) et le 18 septembre 1982.

v Itinéraire - Des changements peuvent être apportés au moins 72 heures avant le départ moyennant des frais de 30 $. Aucun arrêt en cours de route n'est permis.

- Il n'y a pas de remboursement, et le tarif payé ne peut servir à l'achat d'un billet d'un autre tarif.

vi Établissement du tarif - De 28 à 62 % de rabais au tarif de classe économique, selon le jour de la semaine et la saison (pointe/intermédiaire/hors pointe).

T. TARIF EXCURSION DE CATÉGORIE "Y" SPÉCIAL SUPER SKYSAVER

i Achat anticipé - 45 jours.

ii Durée de séjour - De 7 à 30 jours.

iii Achat du billet - Les réservations pour l'ensemble du voyage doivent être faites au moment où le voyageur achète ses billets au bureau de billets du transporteur.

iv Disponibilité - Offert sur toutes les lignes desservies par Air Canada et CP Air

entre le 19 juin et le 7 septembre 1982. Le nombre de places est limité.

v Itinéraire - Transport aller et retour seulement. Aucun arrêt en cours de route n'est permis.

- Aucun changement ne peut être apporté et il n'y a pas de remboursement en cas d'annulation.

vi Établissement du tarif - 50 % du tarif aller retour de classe économique.

U. TARIF RÉDUIT ALLER RETOUR DE CLASSE ÉCONOMIQUE SPÉCIAL D'AIR CANADA

i Achat anticipé - 1 jour.

ii Durée de séjour - De 3 jours ou du premier dimanche suivant le départ à 30 jours.

iii Achat du billet - Les billets doivent être achetés en-deçà de 7 jours de la date de réservation. Lorsque les réservations sont faites moins de 7 jours avant le départ, les billets doivent être achetés le même jour.

iv Disponibilité - Offert pour 21 paires de villes faisant l'objet de concurrence dans l'ouest du Canada du 19 juin au 7 septembre 1982. Le nombre de places est limité.

v Itinéraire - Il faut confirmer la réservation de retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les voyages en circuit ouvert sont permis.

- Frais d'annulation ou de changement de 30 $.

vi Établissement du tarif - 55 % du tarif aller retour de classe économique.

V. TARIF ALLER RETOUR SKYSAVER D'AIR CANADA ET TARIF ALLER RETOUR AÉROBUS DE CP AIR

i	Achat anticipé	-	14 jours.
ii	Durée de séjour	-	Du premier dimanche suivant le départ à 1 an.
iii	Achat du billet	-	Aucune réservation ou demande de renseignements ne sera acceptée par téléphone. Le voyageur doit acheter son billet dans une agence de voyage ou dans un bureau de billets du transporteur.
iv	Disponibilité	-	Offerts sur les lignes desservies par Air Canada et CP Air entre le 18 septembre et le 14 décembre 1982. Le nombre de places est limité.
v	Itinéraire	-	Il faut confirmer la réservation de retour. Des changements peuvent être apportés au moins 14 jours avant le départ moyennant des frais de 30 $. Aucun changement ne peut être apporté au parcours après l'émission du billet. Aucun arrêt en cours de route ou voyage en circuit ouvert n'est permis.
		-	Il n'y a aucun remboursement en cas d'annulation.
vi	Établissement du tarif	-	53 % du tarif aller retour de classe économique.

W. TARIFS EXCURSION ALLER RETOUR NOLIPRIX CANADA

i	Achat anticipé	-	14 jours.
ii	Durée de séjour	-	Du premier dimanche suivant le départ à 60 jours.
iii	Achat du billet	-	Si les réservations sont faites plus de 30 jours avant le départ, les billets doivent être achetés au moins 30 jours avant le départ. Si les réservations sont faites de 14 à 29 jours avant le départ, les billets doivent être achetés au moins 14 jours avant le départ.

iv	Disponibilité	- Offerts sur toutes les paires de villes intérieures desservies par Air Canada à partir du 18 septembre 1982 et par CP Air à partir du 30 août 1982.
		- Le transporteur détermine le nombre de places offertes sur tous les vols. Le nombre de places est limité.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation de retour. Des changements peuvent être apportés à la réservation 14 jours au moins avant le départ moyennant des frais de 30 $. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les voyages en circuit ouvert sont permis à l'aller.
		- Un billet Noliprix Canada peut être échangé sans frais contre un billet à un tarif égal ou supérieur entre la même paire de points.
		- Frais d'annulation de 10 % du tarif payé ou de 30 $, selon le plus élevé de ces montants.
vi	Établissement du tarif	- De 55 à 65 % du tarif aller retour de classe économique, selon le jour de la semaine et la saison (pointe/intermédiaire/hors pointe).

EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS

A. TARIF EXCURSION ALLER RETOUR (NOLIPRIX CANADA COURT-COURRIER (MOINS DE 1 207 km))

i	Achat anticipé	- 7 jours.
ii	Durée de séjour	- De 3 nuits ou du premier dimanche suivant le départ à 60 jours.
iii	Achat du billet	- Les billets doivent être achetés au moins 7 jours avant le départ.
iv	Disponibilité	- Offert sur les vols d'EPA entre des paires de villes distantes de moins de 1 207 kilomètres, à partir du 17 avril 1981.

		- Le transporteur détermine le nombre de places offertes. Ce nombre est limité.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation de retour. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les voyages circulaires sont permis. Les voyages en circuit ouvert sont permis à la destination.
		- Aucun changement n'est permis après le début du voyage.
		- Frais d'annulation ou de changement de 20 $.
vi	Établissement du tarif	- De 50 à 65 % du tarif aller retour de classe économique selon le jour de la semaine et la saison (pointe/intermédiaire/hors pointe).

B. SANS RÉSERVATION/WALK-ON

i	Achat anticipé	- Aucune réservation anticipée n'est acceptée.
ii	Durée de séjour	- Aucune.
iii	Achat du billet	- Les billets doivent être achetés au moins 3 heures avant le départ.
		- Selon les places disponibles, sur une base d'attente.
iv	Disponibilité	- Offert sur les vols d'EPA entre Halifax et Toronto du 7 septembre au 31 octobre 1982.
		- Offert seulement sur des vols particuliers. Le transporteur détermine le nombre de places offertes.
v	Itinéraire	- Aucun arrêt en cours de route n'est permis.
		- Ce tarif ne peut être combiné à d'autres tarifs sur un parcours complet.
vi	Établissement du tarif	- 50 % du tarif de classe économique.

vii Autres conditions - Le service de repas n'est pas offert.

C. TARIFS SUPER AÉROBUS (VOLS DE NUIT)

i Achat anticipé - À tout moment avant le départ.

ii Durée de séjour - Aucune.

iii Achat du billet - Il faut confirmer les réservations. Le billet peut être acheté avant le départ.

iv Disponibilité - À partir du 6 novembre 1982, ces tarifs sont offerts entre 22 h 10 et 6 h 50 heure locale, entre les points suivants:

Charlottetown - Halifax	vol 210
St. John's - Gander	vol 132
Gander - St. John's	vol 124

v Itinéraire - Aucun arrêt en cours de route n'est permis, à moins de payer la combinaison de tarifs applicables.

vi Établissement du tarif - 76 % du tarif de classe économique.

QUEBECAIR

A. TARIFS DE RÉSERVATION DE NUIT

i Achat anticipé - Les réservations anticipées sont permises.

ii Durée de séjour - Aucune.

iii Achat du billet - À tout moment avant le départ.

iv Disponibilité - À partir du 6 novembre 1982, offerts sur tous les vols entre 21 h et 6 h.

v Itinéraire - Aucun arrêt en cours de route n'est permis, à moins de payer la combinaison de tarifs applicables.

vi Établissement du tarif - 75 % du tarif de classe économique.

NORDAIR

A. TARIFS EXCURSION ALLER RETOUR

i Achat anticipé - 7 jours. Augmenté à 14 jours à partir du 21 août 1982.

ii Durée de séjour - De 2 à 45 jours. Depuis le 21 août 1982, du premier dimanche suivant le départ à 45 jours.

iii Achat du billet - À partir du 21 août 1982, les billets doivent être achetés au plus tard 14 jours après les réservations et au moins 14 jours avant le départ. Avant le 21 août, la limite était de 7 jours.

iv Disponibilité - Offerts du printemps 1979 au début de 1983.

Période de mise en application:

YHE27 du 17 déc. au 10 janv., du 19 mars au 31 mars et du 1er juin au 30 sept.

YHWE27 du 17 déc. au 10 janv. et du 19 mars au 20 avril, du vendredi au dimanche.

YHXE27 du 17 déc. au 10 janv. et du 19 mars au 20 avril, du lundi au jeudi.

YLE27 1) En provenance ou à destination de Asbestos Hill, Chibougamau/Deception Bay/Fort Chimo/ Frobisher Bay/Hall Beach/La Grande/ Matagami/Nanisivik/ Poste-de-la-Baleine/ Resolute Bay du 1 er oct. au 16 déc., du 11 janv. au 18 mars et du 1er avril au 31 mai.

2) En provenance ou à destination de tous les autres points du 11 janv. au 18 mars,

du 22 oct. au 16 déc. et du 19 juin au 7 sept.

YOWE27 du 1er avril au 18 juin et du 8 sept. au 21 oct., du vendredi au dimanche.

YOXE27 du 1er avril au 18 juin et du 8 sept. au 21 oct., du lundi au jeudi.

- Le nombre de places est limité.

v Itinéraire - Il faut confirmer les réservations pour l'ensemble du voyage. Aucun arrêt en cours de route n'est permis. Les voyages en circuit ouvert sont permis et le tarif est celui du point le plus éloigné. Les voyages circulaires sont permis.

- Frais d'annulation ou de changement de 20 $, augmentés à 30 $ en novembre 1982.

vi Établissement du tarif - De 50 à 75 % du tarif aller retour de classe économique selon le jour de la semaine et la saison (pointe/intermédiaire/hors pointe).

B. SUPER AÉROBUS

i Achat anticipé - À tout moment.

ii Durée de séjour - Aucune.

iii Achat du billet - La réservation et l'émission des billets ne sont faites qu'en personne, à tout moment avant le départ.

iv Disponibilité - Offert à partir du 16 juin 1982, partout à l'intérieur du Canada.

- Le transporteur détermine le nombre de places offertes. Il n'y a pas nécessairement de places disponibles sur tous les vols.

v Itinéraire - Des changements peuvent être apportés à la réservation au moins

72 heures avant le départ, moyennant des frais de 30 $. Aucun arrêt en cours de route n'est permis.

- Il n'y a aucun remboursement en cas d'annulation.

vi Établissement du tarif - 50 % du tarif de classe économique.

PACIFIC WESTERN AIRWAYS

A. SUNSET/SUNRISE (TARIFS DE RÉSERVATION DE NUIT)

i Achat anticipé - Les réservations anticipées sont permises.

ii Durée de séjour - Aucune.

iii Achat du billet - À tout moment avant le départ.

iv Disponibilité - Offerts seulement sur les vols de nuit particuliers entre:

Paire de villes	N° de vol	Jours de validité
Edmonton-Kelowna	115	Vendredi et dimanche seulement
Kelowna-Edmonton	370	" "
Winnipeg-Saskatoon	681	Du lundi au samedi
Edmonton-Vancouver	177	Vendredi et dimanche seulement
Vancouver-Edmonton	176	" "

- Les tarifs Sunset/Sunrise ne sont valables que sur les vols en classe économique.

v Itinéraire - Aucun arrêt en cours de route n'est permis.

vi Établissement du tarif - 60 % du tarif de classe économique.

B. SUPER SUNSET/SUNRISE

i	Achat anticipé	- Non requis.
ii	Durée de séjour	- Aucune.
iii	Achat du billet	- À tout moment avant le départ.
iv	Disponibilité	- Offert du 11 janvier au 24 avril 1982.
		- Tarif directionnel valable uniquement sur le vol 115 de Edmonton à Kelowna les vendredis et dimanches et sur le vol 342 de Vancouver à Victoria du lundi au vendredi.
v	Itinéaire	- Aucun arrêt en cours de route n'est permis.
vi	Établissement du tarif	- 41 % du tarif de classe économique.

C. TARIF SANS RÉSERVATION TOP-UP POUR ADULTES

i	Achat anticipé	- Aucune réservation anticipée n'est autorisée.
ii	Durée de séjour	- Aucune.
iii	Achat du billet	- Les billets doivent être achetés au moins 3 heures avant le départ. S'il n'y a pas de place, le passager en attente pourra s'envoler dans les 24 heures qui suivent le premier vol sans réservation.
iv	Disponibilité	- Offert entre Edmonton/Calgary et Vancouver à partir du 18 février 1982 sur les vols sans escale.
		- Le nombre de places est limité.
v	Itinéraire	- Aucun arrêt en cours de route n'est permis.
vi	Établissement du tarif	- 60 % du tarif de classe économique.
vii	Autres conditions	- Aucun rabais offert aux passagers occupant deux places, aux

responsables de voyages organisés ou aux agents commerciaux.

D. TARIF RÉDUIT DE CLASSE ÉCONOMIQUE ALLER RETOUR SPÉCIAL

i	Achat anticipé	- 1 jour.
ii	Durée de séjour	- De 3 jours ou du premier dimanche suivant le départ à 30 jours.
iii	Achat du billet	- Les billets doivent être achetés en-deçà de 7 jours de la date de réservation. Si les réservations sont faites moins de 7 jours avant le départ, les billets doivent être achetés le même jour.
iv	Disponibilité	- Offert seulement entre 21 paires de villes faisant l'objet de concurrence dans l'ouest du Canada entre le 19 juin et le 7 septembre 1982.
		- Le nombre de places est limité.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation pour l'ensemble du voyage. Des changements peuvent être apportés au moins un jour avant le départ moyennant des frais de 30 $. Aucun arrêt en cours de route n'est permis.
		- Les voyages en circuit ouvert sont permis.
vi	Établissement du tarif	- 55 % du tarif aller retour de classe économique.

E. TARIF EXCURSION ALLER RETOUR TAKE-OFF

i	Achat anticipé	- 7 jours, augmenté à 14 jours à partir du mois d'août 1982.
ii	Durée de séjour	- Du premier dimanche suivant le départ à 60 jours.
iii	Achat du billet	- Les billets doivent être achetés 7 jours avant le départ. En août 1982, cela est passé à 14 jours avant le départ, les

		billets devant être achetés au plus tard 7 jours après la date de réservation.
iv	Disponibilité	- Offert toute l'année. La réduction varie selon qu'il s'agit ou non de marchés faisant l'objet de concurrence. - Le transporteur détermine le nombre de places offertes et le nombre de places est limité.
v	Itinéraire	- Il faut confirmer la réservation pour l'ensemble du voyage. - Frais d'annulation ou de changement de 20 $. - Les voyages circulaires et les voyages en circuit ouvert sont permis.
vi	Établissement de tarif	- De 50 à 65 % du tarif aller retour de classe économique selon le jour de la semaine, la saison (pointe/intermédiaire/hors pointe) et le marché desservi.

Appendice C

DONNÉES RELATIVES AU TRAFIC, À LA CAPACITÉ ET AU COEFFICIENT D'OCCUPATION DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

Tableau C.1

TENDANCES DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS POUR LES SERVICES INTÉRIEURS RÉGULIERS DE NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS, PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR ET TRANSAIR

	Changement en % 1977-1976	Changement en % 1978-1977	Changement en % 1979-1978	Changement en % 1980-1979	Changement en % 1981-1980	Changement en % 1982-1981	
Janvier	7,19	7,75	12,19	21,00	4,49	1,63	-
Février	4,89	7,86	18,54	16,05	5,88	-3,05	-
Mars	6,97	9,47	20,75	7,29	2,95	-0,69	-
Avril	6,35	-2,67	33,30	11,38	1,95	-5,86	-
Mai	13,95	1,79	24,58	7,80	7,90	-11,63	-
Juin	41,11	1,12	17,77	8,48	12,63	-12,97	-
Juillet	11,16	2,42	15,25	11,03	8,57	-13,24	-
Août	-4,88	30,27	7,43	8,63	4,93	-24,99	-12,44*
Septembre	10,56	7,69	11,39	11,43	8,75	-27,85	-14,84*
Octobre	11,00	3,67	22,80	16,79	0,11	-29,29	-15,97*
Novembre	9,84	4,12	19,89	13,26	0,97	-32,42	-19,48*
Décembre	8,23	6,62	21,73	14,92	1,86	-26,94	-14,50*
Changement annuel %	10,00	6,78	18,60	12,00	5,14	-16,23	-10,25*
PKP annuels (x 1 000)	2 124 337	2 268 466	2 690 405	3 013 202	3 168 119	2 653 887	

* Ajusté pour tenir compte de la grève qu'a subie Nordair pendant cette période.

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 3 - 1983, préliminaire.

Tableau C.2

TENDANCES DES SIÈGES-KILOMÈTRES DISPONIBLES POUR LES SERVICES INTÉRIEURS RÉGULIERS DE NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS, PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR ET TRANSAIR

	Changement en % 1977-1976	Changement en % 1978-1977	Changement en % 1979-1978	Changement en % 1980-1979	Changement en % 1981-1980	Changement en % 1982-1981	
Janvier	0,14	3,28	11,49	31,12	0,70	9,76	-
Février	2,57	-0,78	20,52	25,86	-3,29	4,61	-
Mars	4,39	-1,15	20,53	14,25	2,10	9,12	-
Avril	4,68	-4,79	23,18	21,54	1,04	5,13	-
Mai	6,36	0,14	21,62	11,83	6,60	2,43	-
Juin	28,92	2,20	19,60	7,97	15,44	-4,61	-
Juillet	0,32	2,73	18,62	15,01	8,13	2,88	-
Août	-12,18	21,48	13,39	12,59	7,90	-21,00	-6,67*
Septembre	-0,13	6,72	15,48	10,90	15,19	-27,13	-12,94*
Octobre	0,35	4,57	22,19	13,57	8,33	-29,72	-15,31*
Novembre	3,71	6,93	29,95	3,53	12,41	-29,94	-15,26*
Décembre	-0,10	6,67	28,67	8,14	13,78	-30,29	-16,98*
Changement annuel	2,12	4,05	20,32	14,12	7,48	-9,96	-2,95*
SKD annuels (x 1 000)	3 646 998	3 794 590	4 565 486	5 210 206	5 599 865	5 041 898	

* Ajusté pour tenir compte de la grève qu'a subie Nordair pendant cette période.

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 3 - 1983, préliminaire.

Tableau C.3

TENDANCES DES COEFFICIENTS D'OCCUPATION MOYENNE POUR LES SERVICES INTÉRIEURS RÉGULIERS DE NORDAIR, EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS, PACIFIC WESTERN, QUEBECAIR ET TRANSAIR

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
Janvier	48,96	52,40	54,66	55,01	50,76	52,67	48,78	-
Février	49,53	50,65	55,06	54,16	49,94	54,67	50,67	-
Mars	53,65	54,44	60,28	60,39	56,71	57,18	52,05	-
Avril	56,95	57,85	59,14	64,00	58,65	59,18	53,00	-
Mai	53,67	57,50	58,45	59,87	57,71	58,41	50,40	-
Juin	56,52	61,87	61,21	60,27	60,58	59,10	53,93	-
Juillet	57,41	63,61	63,43	61,62	59,49	59,74	50,38	-
Août	60,30	65,32	70,04	66,36	64,02	62,26	59,12	55,41*
Septembre	55,02	60,91	61,46	59,28	59,57	56,23	55,68	52,66*
Octobre	52,82	58,43	57,92	58,21	59,86	55,32	55,66	53,12*
Novembre	48,70	55,55	54,09	51,96	56,84	51,05	49,25	46,92*
Décembre	53,40	51,86	57,83	54,71	58,14	52,05	54,55	52,14*
Annuel	54,07	58,24	59,78	58,92	57,83	56,57	52,64	51,63*

* Ajusté pour tenir compte de la grève qu'a subie Nordair pendant cette période.

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 3 - 1982 préliminaire.

Appendice D

TARIFS AÉRIENS RÉDUITS: DONNÉES DÉTAILLÉES RELATIVES AUX VOLS RÉGULIERS ET AFFRÉTÉS

Tableau D.1

VOLS INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	936	805	86	1 755	1 526	86	8 898	6 765	76	14 106	8 825	63
Février	-	-	-	1 170	510	44	-	-	-	-	-	-	3 505	1 872	53
Mars	-	-	-	1 053	291	28	-	-	-	351	152	43	3 438	2 049	60
Avril	-	-	-	936	148	16	-	-	-	-	-	-	4 143	1 971	47
Mai	-	-	-	805	200	25	3 314	2 506	76	8 041	4 861	60	10 641	7 468	70
Juin	4 230	2 790	66	5 475	3 778	69	10 568	8 381	79	18 480	15 840	86	36 264	29 774	82
Juillet	17 763	14 221	80	15 441	11 760	76	19 186	17 938	93	41 263	37 860	92	47 516	42 276	89
Août	15 341	13 237	86	13 939	10 262	74	25 160	23 113	92	43 947	41 607	91	63 214	55 148	87
Septembre	3 611	2 548	71	4 731	3 285	69	10 587	8 295	78	20 945	16 729	80	37 063	30 055	81
Octobre	1 131	756	67	1 170	680	59	4 751	2 190	46	5 470	3 698	68	26 460	19 712	75
Novembre	-	-	-	-	-	-	6 542	1 274	19	7 273	3 861	53	4 588	3 727	81
Décembre	5 985	5 518	92	6 101	4 931	81	19 398	14 272	74	21 834	14 906	68	29 142	24 251	83
TOTAL	47 961	39 070	81	51 757	36 658	71	101 261	79 484	79	178 501	146 279	82	280 100	227 128	81

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.2

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION PAR PAIRE DE VILLES
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU 1
1978-1982

Paires de villes	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Brandon															
- Charlottetown	-	-	-	468	368	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Calgary															
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4	67
- London	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 193	2 541	80
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100	-	-	-
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 125	985	88
Dryden															
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	63	-	-	-
Montréal															
- Calgary	-	-	-	952	590	62	2 360	1 963	83	6 318	4 109	65	10 694	5 879	55
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 574	1 958	76	1 867	1 189	63
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94
- St. John's	2 373	1 059	45	1 808	379	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thunder Bay															
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	30	61	-	-	-
Toronto															
- Calgary	3 699	3 544	96	10 640	8 713	82	19 279	13 735	71	66 989	56 697	85	75 570	63 351	84
- Charlottetown	2 034	1 396	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dryden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	32	59	-	-	-
- Edmonton	3 861	3 219	83	5 382	3 872	72	7 490	6 268	84	16 600	14 979	90	26 602	22 537	85
- Gander	-	-	-	-	-	-	468	324	69	-	-	-	-	-	-
- Halifax	2 480	2 070	83	2 631	1 601	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- London	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237	189	80
- Penticton	-	-	-	-	-	-	234	121	52	-	-	-	-	-	-
- St. John's	4 760	3 535	74	4 100	2 046	50	1 404	832	59	1 309	1 052	80	2 737	2 108	77
- Sioux Lookout	-	-	-	-	-	-	-	-	-	218	218	100	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	67	-	-	-
- Vancouver	20 960	18 568	89	16 440	13 649	83	55 905	49 517	90	76 520	61 093	80	128 787	106 818	83
- Winnipeg	-	-	-	8 644	4 846	56	3 417	2 889	85	3 049	2 459	81	2 691	2 395	89
Vancouver															
- Calgary	-	-	-	-	-	-	6 349	860	14	579	135	23	8 398	4 455	53
- Edmonton	212	88	42	-	-	-	3 907	2 620	67	1 532	938	61	468	358	77
- Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	468	446	95
- Montréal	6 646	4 765	72	-	-	-	-	-	-	2 574	2 451	95	6 917	5 665	82
- Terrace	-	-	-	224	163	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	976	811	83
- Winnipeg	936	826	88	468	431	92	468	375	80	-	-	-	9 184	7 247	79
TOTAL	47 961	39 070	81	51 757	36 658	71	101 261	79 484	79	178 501	146 279	82	280 100	227 128	81

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.3

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISAITON MENSUELLES
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU 1
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	237	113	48	1 562	826	53	687	515	75	-	-	-
Février	-	-	-	461	352	76	3 505	2 363	67	2 340	1 236	53	135	66	49
Mars	-	-	-	-	-	-	2 794	1 513	54	3 051	1 783	58	1 684	1 201	71
Avril	-	-	-	294	288	98	720	376	52	669	505	76	835	640	77
Mai	-	-	-	452	345	76	98	97	99	822	759	92	357	357	100
Juin	585	475	81	2 365	2 081	88	785	725	92	4 460	3 579	80	630	434	69
Juillet	1 170	1 062	91	1 230	1 178	96	1 154	1 036	90	4 466	3 610	81	1 543	988	64
Août	936	829	89	1 762	1 694	96	1 268	1 176	93	5 276	4 482	85	1 388	1 006	73
Septembre	928	850	92	1 751	1 417	81	2 724	2 109	77	490	458	93	-	-	-
Octobre	-	-	-	673	493	73	640	436	68	158	158	100	98	98	100
Novembre	-	-	-	-	-	-	322	297	92	236	227	96	-	-	-
Décembre	104	72	69	509	285	56	4 752	4 066	86	236	236	100	-	-	-
TOTAL	3 723	3 288	88	9 734	8 246	85	20 324	15 020	74	22 891	17 556	77	6 670	4 790	72

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.4

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION ANNUELLES PAR PAIRES DE VILLES:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I
1978-1982

Paires de villes	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Bagotville															
- La Grande	-	-	-	237	126	53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Québec	-	-	-	79	28	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Calgary															
- Kelowna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	171	73	-	-	-
- Regina	-	-	-	-	-	-	174	112	64	-	-	-	-	-	-
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	110	92	-	-	-
- Saskatoon	-	-	-	-	-	-	113	80	71	-	-	-	-	-	-
- Vancouver	-	-	-	54	28	52	331	264	80	234	228	97	-	-	-
Edmonton															
- Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	215	92	-	-	-
- Victoria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	212	97	-	-	-
Grand lac de l'Ours															
- Grand lac des esclaves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	33	34
Hatons															
- Baie-Comeau	-	-	-	-	-	-	72	4	6	-	-	-	-	-	-
- Moose Harbour	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
- Mont-Joli	-	-	-	-	-	-	72	2	3	-	-	-	-	-	-
- Rimouski	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
Montréal															
- Brossard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	96	98	-	-	-
- Bagotville	-	-	-	-	-	-	98	47	48	-	-	-	-	-	-
- Calgary	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	43	74
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	227	96	-	-	-
- Frobisher Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	238	100	-	-	-
- Gagnon	-	-	-	-	-	-	158	83	53	-	-	-	-	-	-
- Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	470	251	53	-	-	-
- La Grande	104	72	69	3 098	3 065	99	1 570	1 279	80	2 902	2 742	95	1 120	1 115	99
- London	-	-	-	119	117	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ottawa	-	-	-	-	-	-	49	15	31	-	-	-	-	-	-
- Québec	-	-	-	353	189	54	72	46	64	179	179	100	158	158	100
- Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	48	49
- St. Catharines	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	204	86
- Sept-Îles	-	-	-	-	-	-	72	43	60	-	-	-	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	59	100	-	-	-
- Val-d'Or	-	-	-	-	-	-	49	40	82	-	-	-	-	-	-
- Windsor	-	-	-	119	117	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ottawa															
- La Grande	-	-	-	-	-	-	49	30	61	-	-	-	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	79	27	34	-	-	-	236	236	100	-	-	-

Tableau D.4 (Suite)

Québec															
- La Grande	-	-	-	196	164	84	232	218	94	294	292	99	98	94	96
- Mont-Joli	-	-	-	-	-	-	79	48	61	98	86	88	-	-	-
- Ottawa	-	-	-	-	-	-	79	48	61	-	-	-	-	-	-
- Rimouski	-	-	-	-	-	-	72	50	69	-	-	-	-	-	-
- Sept-Îles	-	-	-	80	76	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100	-	-	-
- Val-d'Or	-	-	-	-	-	-	155	124	80	-	-	-	-	-	-
St-Pierre															
- Halifax	-	-	-	-	-	-	36	33	92	-	-	-	-	-	-
- Sydney	-	-	-	-	-	-	1 620	1 104	68	-	-	-	-	-	-
Saskatoon															
- Regina	-	-	-	-	-	-	28	13	46	-	-	-	-	-	-
Sept-Îles															
- Moose Harbour	-	-	-	-	-	-	72	45	62	-	-	-	-	-	-
- Port-Cartier	-	-	-	29	23	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Wabush	-	-	-	78	74	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toronto															
- Calgary	3 393	3 000	88	4 186	3 586	86	5 184	4 910	95	6 005	5 316	86	59	43	73
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	1 900	1 481	78	119	70	59	-	-	-
- Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79	75	95
- North Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120	120	100	-	-	-
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	-	-	833	574	69	-	-	-
- Sept-Îles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	119	100
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	594	594	100	-	-	-
- Vancouver	226	216	96	534	335	63	-	-	-	476	427	90	2 537	1 821	69
- Windsor	-	-	-	-	-	-	476	319	67	-	-	-	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	79	52	66	-	-	-	117	99	85	-	-	-
Vancouver															
- Edmonton	-	-	-	63	33	52	536	266	50	-	-	-	-	-	-
- Inuvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	702	701	100	-	-	-
- Kelowna	-	-	-	-	-	-	2 340	1 493	64	3 744	1 826	49	-	-	-
- Penticton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	75	32	-	-	-
- Prince George	-	-	-	-	-	-	224	211	94	-	-	-	-	-	-
- Regina	-	-	-	117	68	58	1 761	1 258	71	936	644	69	-	-	-
- Saskatoon	-	-	-	234	138	59	2 505	1 254	50	-	-	-	-	-	-
Winnipeg															
- Grand lac de l'Ours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 540	850	55
- Grand lac des Esclaves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	468	187	40
- Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	451	399	88	-	-	-
Yellowknife															
- Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	485	397	82	-	-	-
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 106	853	41	-	-	-
TOTAL	3 723	3 288	88	9 734	8 246	85	20 324	15 020	74	22 891	17 556	77	6 670	4 790	72

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.5

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE CP AIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	2 332	1 764	76	-	-	-	-	-	-	3 399	3 146	93	-	-	-
Juillet	5 388	5 228	97	1 602	1 430	89	-	-	-	10 351	9 936	96	-	-	-
Août	5 032	4 721	94	2 234	1 984	89	-	-	-	9 590	9 407	98	-	-	-
Septembre	1 642	1 357	83	402	209	52	-	-	-	3 704	2 905	78	-	-	-
Octobre	1 131	756	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	15 525	13 826	89	4 238	3 623	85	-	-	-	27 044	25 394	94	-	-	-

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.6

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE EPA
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	1 130	569	50	791	399	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juillet	5 085	3 358	66	3 164	1 593	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Août	4 407	3 515	80	3 164	939	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Septembre	565	247	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	11 187	7 689	69	7 119	2 931	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.7

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE NORDAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 380	2 154	90
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 428	1 276	89
Juin	-	-	-	238	238	100	238	117	49	357	357	100	4 522	3 951	87
Juillet	-	-	-	1 666	1 223	73	952	855	90	1 428	1 386	97	10 591	9 765	92
Août	-	-	-	-	-	-	1 190	1 134	95	2 975	2 454	82	6 664	6 010	90
Septembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 142	1 593	74	4 641	4 063	88
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	186	78	714	695	97
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	952	726	76	-	-	-	3 808	3 447	91	1 666	1 377	83
TOTAL	-	-	-	2 856	2 187	77	2 380	2 106	88	10 948	9 423	86	32 606	29 291	90

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.8

VOLS INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE PVM(1)
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	936	805	86	1 755	1 526	86	2 106	1 930	92	4 446	3 730	84
Février	-	-	-	1 170	510	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	1 053	291	28	-	-	-	351	152	43	-	-	-
Avril	-	-	-	936	148	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	805	200	25	1 053	745	71	936	850	91	-	-	-
Juin	585	281	48	4 446	3 141	71	5 499	3 731	68	5 967	4 441	74	5 031	3 316	66
Juillet	3 510	3 031	86	9 009	7 514	83	9 477	8 587	91	20 124	17 359	86	20 475	17 369	85
Août	2 778	2 666	96	8 541	7 339	86	12 285	10 510	85	23 400	20 229	86	21 406	18 095	85
Septembre	1 404	944	67	4 329	3 076	71	819	481	59	5 733	3 775	66	3 148	2 327	74
Octobre	-	-	-	1 170	688	59	-	-	-	234	99	42	1 404	1 288	92
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872	1 668	89
Décembre	5 623	5 157	92	5 149	4 205	82	6 552	5 695	87	7 722	6 605	86	6 903	5 638	82
TOTAL	13 900	12 079	87	37 544	27 917	74	37 440	31 275	84	66 573	55 440	83	64 685	53 431	83

(1) Comprend Transair pour 1978 et 1979.

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.9

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE QUEBECAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	183	176	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juillet	3 780	2 604	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Août	3 024	2 335	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Septembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	362	361	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	7 349	5 476	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	150	94

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.10

VARA INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE WARDAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 792	4 835	71	7 280	2 941	40
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 505	1 872	53
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 438	2 049	60
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 163	1 971	47
Mai	-	-	-	-	-	-	2 261	1 761	78	7 105	4 011	56	9 213	6 192	67
Juin	-	-	-	-	-	-	4 831	4 533	94	8 757	7 896	90	26 711	22 507	84
Juillet	-	-	-	-	-	-	8 757	8 486	97	9 359	9 179	98	16 450	15 142	92
Août	-	-	-	-	-	-	11 685	11 468	98	9 982	9 517	95	35 144	31 043	88
Septembre	-	-	-	-	-	-	9 768	7 814	80	9 366	8 456	90	29 114	23 515	81
Octobre	-	-	-	-	-	-	4 751	2 190	46	4 998	3 413	68	24 342	17 729	73
Novembre	-	-	-	-	-	-	6 542	1 274	19	7 273	3 861	53	2 716	2 059	76
Décembre	-	-	-	-	-	-	12 846	8 577	67	10 304	4 854	47	20 573	17 236	84
TOTAL	-	-	-	-	-	-	61 441	46 103	75	73 936	56 022	76	182 649	144 256	79

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.11

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE CP AIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	212	97	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	112	97	87	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	424	169	40	235	130	55	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	235	121	51	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juillet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Août	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Septembre	-	-	-	442	346	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Octobre	-	-	-	417	243	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	224	211	94	236	227	96	-	-	-
Décembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	236	100	-	-	-
TOTAL	-	-	-	859	589	69	760	477	63	1 161	926	80	-	-	-

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.12

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE NORDAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	476	476	100	-	-	-
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	189	79	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	120	50	-	-	-
Juillet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 190	970	82	-	-	-
Août	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 737	2 595	95	-	-	-
Septembre	226	216	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	-	-	-	4 284	3 725	87	-	-	-	-	-	-
TOTAL	226	216	96	-	-	-	4 284	3 725	87	4 879	4 350	89	-	-	-

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.13

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE PWA
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	1 404	730	52	468	303	65	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	3 393	2 266	67	2 340	1 236	53	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	2 223	1 269	57	2 340	1 177	50	117	86	73
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	228	97	-	-	-
Juin	585	475	81	1 287	1 049	82	468	411	88	2 808	2 115	75	234	72	31
Juillet	1 170	1 062	91	936	884	94	702	666	95	3 276	2 648	81	1 170	624	53
Août	936	829	89	936	872	93	1 170	1 129	96	1 755	1 119	64	702	374	53
Septembre	702	634	90	819	588	72	702	647	92	-	-	-	-	-	-
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	351	204	59	468	341	73	-	-	-	-	-	-
TOTAL	3 393	3 000	88	4 329	3 599	83	10 530	7 459	71	13 221	8 826	67	2 223	1 156	52

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.14

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE QUEBECAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.U.	Places	Passagers	C.U.	Places	Passagers	C.U.	Places	Passagers	C.U.	Places	Passagers	C.U.
Janvier	-	-	-	237	113	48	158	96	61	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	461	352	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-	-	147	75	51	-	-	-	-	-	-
Avril	-	-	-	394	388	98	720	374	52	196	195	99	-	-	-
Mai	-	-	-	452	345	76	98	97	99	588	531	90	357	357	100
Juin	-	-	-	1 078	1 032	96	317	314	99	1 414	1 344	95	396	362	91
Juillet	-	-	-	294	294	100	452	370	82	-	-	-	373	364	98
Août	-	-	-	826	822	100	98	47	48	784	768	98	686	632	92
Septembre	-	-	-	490	483	99	2 022	1 462	72	490	458	93	-	-	-
Octobre	-	-	-	256	250	98	640	436	68	158	158	100	98	98	100
Novembre	-	-	-	-	-	-	98	86	88	-	-	-	-	-	-
Décembre	104	72	69	158	79	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	104	72	69	4 546	4 058	89	4 750	3 359	71	3 630	3 454	95	1 910	1 813	95

Source: Centre des statistiques de l'aviation, État statistique 41.

Tableau D.15

AVTC INTÉRIEURS, CAPACITÉ ET UTILISATION MENSUELLES DE WARDAIR
1978-1982

	1978			1979			1980			1981			1982		
	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.	Places	Passagers	C.O.
Janvier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Février	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135	66	49
Mars	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 567	1 115	71
Avril	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	835	640	77
Mai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juillet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Août	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Septembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Octobre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 537	1 821	72

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.16

PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS MENSUELS PAR TYPE DE TARIFS
INTÉRIEURS RÉDUITS EN 1978, 1980 ET 1982
(Milliers de PKP)

	1978					1980					1982				
	Vols réguliers		Affrètement		Tous les tarifs réduits	Vols réguliers		Affrètement		Tous les tarifs réduits	Vols réguliers		Affrètement		Tous les tarifs réduits
Mois	Air Canada	CP Air	VARA	AVTC		Air Canada	CP Air	VARA	AVTC		Air Canada	CP Air	VARA	AVTC	
Janvier	53 713	18 681	-	-	72 394	160 104	88 761	4 900	931	254 696	193 530	194 784	26 757	-	415 071
Février	23 625	6 408	-	-	30 033	204 367	63 967	-	1 982	270 316	198 415	147 073	6 256	221	351 965
Mars	40 994	18 173	-	-	60 167	125 888	88 526	-	1 312	215 726	222 511	179 711	6 848	3 971	413 041
Avril	53 570	18 927	-	-	72 505	174 106	108 714	-	216	283 036	236 783	209 893	6 587	2 139	455 402
Mai	85 823	38 882	-	-	124 705	258 453	182 128	7 806	92	448 539	266 128	243 367	22 344	374	532 193
Juin	160 360	55 083	8 452	1 276	234 180	192 637	175 848	25 790	1 403	395 678	401 301	212 169	85 783	223	699 476
Juillet	309 283	91 948	41 425	2 853	441 509	274 291	255 620	54 942	2 124	586 985	602 339	239 804	122 384	1 412	966 139
Août	239 300	83 763	37 964	2 227	363 254	260 418	259 285	60 238	3 050	600 991	616 594	247 127	160 410	1 232	1 025 363
Septembre	128 422	62 553	7 529	1 851	200 355	177 818	177 955	24 207	2 308	382 370	365 582	166 568	87 124	-	619 274
Octobre	94 884	48 005	2 527	-	144 616	246 658	172 941	7 136	361	427 096	160 652	118 360	58 157	93	337 262
Novembre	47 275	30 508	-	-	77 783	190 427	121 599	3 603	192	315 821	131 991	97 278	12 456	-	241 725
Décembre	138 027	52 671	15 199	68	206 765	173 145	143 619	37 884	9 780	364 428	96 352	148 037	73 352	-	317 741
TOTAL	1 389 293	525 602	113 096	8 275	2 036 266	2 447 312	1 838 971	235 584	23 841	4 545 710	3 492 378	2 204 151	668 458	9 665	6 376 652

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA et tirés des tableaux D.17 à D.26.

Tableau D.17

PASSAGERS DES VARA INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1978

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	AoÛt	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Montréal - St. John's	-	-	-	-	-	107	427	441	84	-	-	-	1 059
- Vancouver	-	-	-	-	-	369	2 302	1 966	128	-	-	-	4 765
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	105	1 013	973	234	-	-	1 219	3 544
- Charlottetown	-	-	-	-	-	75	581	740	-	-	-	-	1 396
- Edmonton	-	-	-	-	-	77	1 008	887	342	-	-	905	3 219
- Halifax	-	-	-	-	-	83	934	744	100	-	-	209	2 070
- St. John's	-	-	-	-	-	304	1 416	1 590	63	-	-	162	3 535
- Vancouver	-	-	-	-	-	1 670	6 540	5 896	1 509	756	-	2 197	18 568
Vancouver - Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	88	-	-	-	88
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	826	826
TOTAL	-	-	-	-	-	2 790	14 221	13 237	2 548	756	-	5 518	39 070
% du TOTAL	-	-	-	-	-	7,1	36,5	33,9	6,5	1,9	-	14,1	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.18

PASSAGERS DES VARA INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1979

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Brandon - Charlottetown	-	368	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	368
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	-	590	-	-	-	-	-	590
- St. John's	-	-	-	-	-	52	182	145	-	-	-	-	379
Toronto - Calgary	215	-	-	-	-	1 033	3 028	2 280	920	-	-	1 237	8 713
- Edmonton	-	-	-	-	-	290	1 442	1 069	220	-	-	851	3 872
- Halifax	210	-	-	-	-	108	580	335	-	-	-	368	1 601
- St. John's	159	-	-	-	-	239	831	459	-	-	-	358	2 046
- Vancouver	221	-	-	-	-	1 321	4 103	4 699	1 529	90	-	1 686	13 649
- Winnipeg	-	142	291	148	200	735	1 004	1 112	616	598	-	-	4 846
Vancouver - Terrace	-	-	-	-	-	-	-	163	-	-	-	-	163
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	431	431
TOTAL	805	510	291	148	200	3 778	11 760	10 262	3 285	688	-	4 931	36 658
% du TOTAL	2,2	1,4	0,8	0,4	0,5	10,3	32,1	28,0	9,0	1,9	-	13,4	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.19

PASSAGERS DES VARA INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1980

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	180	839	924	-	-	-	-	1 943
Toronto - Calgary	125	-	-	-	745	1 368	3 028	4 209	105	95	378	3 682	13 735
- Edmonton	84	-	-	-	-	296	898	1 514	1 050	27	-	2 399	6 268
- Gander	-	-	-	-	-	-	150	174	-	-	-	-	324
- Penticton	-	-	-	-	-	121	-	-	-	-	-	-	121
- St. John's	-	-	-	-	-	66	235	531	-	-	-	-	832
- Vancouver	1 292	-	-	-	1 761	5 880	11 894	14 276	6 024	2 028	743	5 619	49 517
- Winnipeg	-	-	-	-	-	348	884	1 015	101	-	-	541	2 889
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	46	-	-	-	14	153	647	860
- Edmonton	25	-	-	-	-	76	-	469	1 015	26	-	1 009	2 620
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	375	375
TOTAL	1 526	-	-	-	2 506	8 381	17 928	23 112	8 295	2 190	1 274	14 272	79 484
% du TOTAL	1,9	-	-	-	3,1	10,5	22,6	29,1	10,4	2,8	1,6	18,0	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.20

PASSAGERS DES VARA INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU 1 EN 1981

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Calgary - St. John's	-	-	-	-	-	-	-	119	-	-	-	-	119
Brydon - Winnipeg	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Montréal - Calgary	-	-	-	-	-	450	1 652	1 546	99	-	-	362	4 109
- Edmonton	-	-	-	-	-	161	781	914	102	-	-	-	1 958
- Vancouver	-	-	-	-	-	156	903	1 096	141	-	-	155	2 451
Thunder Bay - Winnipeg	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Toronto - Calgary	1 109	-	-	-	3 269	6 547	14 193	16 813	8 112	1 811	1 012	3 831	56 697
- Brydon	-	-	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
- Edmonton	1 221	-	-	-	-	845	4 846	4 783	1 152	-	-	2 132	14 979
- St. John's	-	-	-	-	-	-	357	480	100	-	-	115	1 052
- Sioux Lookout	-	-	-	-	-	-	-	218	-	-	-	-	218
- Thunder Bay	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
- Vancouver Bay	3 625	-	-	-	1 592	7 514	14 160	14 833	6 903	1 887	2 849	7 730	61 093
- Winnipeg	-	-	79	-	-	167	893	770	120	-	-	430	2 459
Vancouver - Calgary	133	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133
- Edmonton	677	-	-	-	-	-	75	35	-	-	-	151	938
TOTAL	6 765	-	152	-	4 861	15 840	37 860	41 607	16 729	3 698	3 861	14 906	146 279
% du TOTAL	4,6	-	0,1	-	3,3	10,9	26,0	28,4	11,4	2,5	2,6	10,2	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.21

PASSAGERS DES VARA INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1982

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Calgary - Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
- London	-	-	-	-	-	666	1 070	623	182	-	-	-	2 541
- Windsor	-	-	-	-	-	63	514	408	-	-	-	-	985
Montréal - Calgary	141	-	-	-	-	1 179	824	1 487	1 208	1 040	-	-	5 879
- Edmonton	145	-	-	-	-	56	377	561	50	-	-	-	1 189
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	-	150	-	-	-	150
Toronto - Calgary	2 053	-	-	-	3 497	7 870	14 116	16 710	8 402	6 381	-	4 322	63 351
- Edmonton	1 234	-	-	-	-	1 109	5 621	7 800	3 268	-	-	3 505	22 537
- London	-	-	-	-	-	8	-	181	-	-	-	-	189
- St. John's	134	-	-	-	-	434	1 147	393	-	-	-	-	2 108
- Vancouver	4 820	1 872	2 049	1 971	3 755	13 472	16 121	21 530	12 680	9 723	3 727	15 098	106 818
- Winnipeg	-	-	-	-	-	142	993	917	-	-	-	343	2 395
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	923	164	504	960	1 352	-	552	4 455
- Edmonton	145	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	213	358
- Inuvik	-	-	-	-	-	446	-	-	-	-	-	-	446
- Montréal	153	-	-	-	-	1 014	481	1 160	1 423	1 216	-	218	5 665
- Windsor	-	-	-	-	-	40	306	465	-	-	-	-	811
- Winnipeg	-	-	-	-	216	2 352	542	2 409	1 728	-	-	-	7 247
TOTAL	8 825	1 872	2 049	1 971	7 468	29 774	42 276	55 148	30 055	19 712	3 727	24 251	227 128
% du TOTAL	3,9	0,8	0,9	0,9	3,3	13,1	18,6	24, 3	13,2	8,7	1,6	10,7	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation, état statistique 41.

Tableau D.22

PASSAGERS DES AVTC INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1978

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Montréal - La Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72	72
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	475	1 062	829	634	-	-	-	3 000
- Vancouver	-	-	-	-	-	-	-	-	216	-	-	-	216
TOTAL	-	-	-	-	-	475	1 062	829	850	-	-	72	3 288
% du TOTAL	-	-	-	-	-	14,4	32,3	5,2	25,9	-	-	2,2	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.23

PASSAGERS DES AVTC INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1979

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Bagotville - La Grande	75	-	-	-	51	-	-	-	-	-	-	-	126
- Québec	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
Montréal - La Grande	-	-	-	288	196	966	294	588	483	250	-	-	3 065
- London	-	-	-	-	-	-	-	117	-	-	-	-	117
- Québec	10	179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	117	-	-	-	-	117
Ottawa - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	27
Québec - La Grande	-	-	-	-	98	66	-	-	-	-	-	-	164
- Sept-Îles	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
Sept-Îles - Port-Cartier	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
- Wabush	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	896	884	872	934	-	-	-	3 586
- Vancouver	-	-	-	-	-	92	-	-	-	243	-	-	335
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	52
Vancouver - Calgary	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	28
- Edmonton	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	33
- Regina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68	68
- Saskatoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	138	138
TOTAL	113	352	-	288	345	2 081	1 178	1 694	1 417	493	-	285	8 246
% du TOTAL	1,4	4,3	-	3,5	4,2	25,0	14,3	20,6	17,2	6,0	-	3,5	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.24

PASSAGERS DES AVTC INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1980

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Calgary - Regina	-	-	112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112
- Saskatoon	-	38	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80
Matane - Baie-Comeau	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
- House Harbour	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
- Mont-Joli	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
- Rimouski	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
Montréal - Bagotville	-	-	-	-	-	-	-	47	-	-	-	-	47
- Gagnon	-	-	-	-	-	-	83	-	-	-	-	-	83
- La Grande	-	-	30	86	97	314	191	-	239	236	86	-	1 279
- Ottawa	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
- Québec	-	-	-	46	-	-	-	-	-	-	-	-	46
- Sept-Îles	-	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- Val-d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	40
Ottawa - La Grande	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	-	96	-	86	36	-	-	218
- Mont-Joli	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
- Ottawa	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
- Rimouski	-	-		50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
- Val-d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	-	-	124
St-Pierre - Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	33
- Sydney	-	-	-	-	-	-	-	-	1 104	-	-	-	1 104
Saskatoon - Regina	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Sept-Îles - Havre-aux-Maisons	-	-	-	45	-	-	-	-	-	-	-	-	45
Toronto - Calgary	-	-	-	-	-	411	666	1 129	647	-	-	2 057	4 910
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 481	1 481
- Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319	319
Vancouver - Calgary	-	122	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	264
- Edmonton	-	97	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-	266
- Kelowna	-	906	489	-	-	-	-	-	-	-	-	98	1 493
- Prince George	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211	-	211
- Regina	152	764	231	-	-	-	-	-	-	-	-	111	1 258
- Saskatoon	578	436	240	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 254
TOTAL	826	2 363	1 513	376	97	725	1 036	1 176	2 109	436	297	4 066	15 020
% du TOTAL	5,5	15,7	10,1	2,5	0,7	4,8	6,9	7,8	14,0	2,9	2,0	27,1	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.25

PASSAGERS DES AVTC INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1981

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Calgary - Kelowna	171	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171
- St. John's	-	-	-	-	-	-	-	110	-	-	-	-	110
- Vancouver	-	-	-	-	228	-	-	-	-	-	-	-	288
Edmonton - Inuvik	-	-	-	-	-	215	-	-	-	-	-	-	215
- Victoria	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	212
Montréal - Bromont	-	-	-	-	-	-	-	-	96	-	-	-	96
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	227	-	227
- Frobisher Bay	-	-	-	-	-	238	-	-	-	-	-	-	238
- Halifax	-	-	130	121	-	-	-	-	-	-	-	-	251
- La Grande	-	-	-	195	531	1 008	-	574	276	158	-	-	2 742
- Québec	-	-	-	-	-	-	-	179	-	-	-	-	179
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	59	-	-	-	-	59
Ottawa - Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	236
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	98	-	194	-	-	-	-	292
- Mont-Joli	-	-	-	-	-	-	-	-	86	-	-	-	86
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	119	-	-	-	-	119
Toronto - Calgary	-	-	238	-	-	1 588	2 545	945	-	-	-	-	5 316
- Edmonton	-	-	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	70
- North Bay	-	-	-	-	-	-	-	120	-	-	-	-	120
- St. John's	-	-	-	-	-	-	175	399	-	-	-	-	574
- Thunder Bay	-	-	-	-	-	-	-	594	-	-	-	-	594
- Vancouver	-	-	238	189	-	-	-	-	-	-	-	-	427
- Winnipeg	-	-	-	-	-	-	-	99	-	-	-	-	99
Vancouver - Inuvik	-	-	-	-	-	234	467	-	-	-	-	-	701
- Kelowna	-	889	937	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 826
- Penticton	-	-	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
- Regina	132	347	165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	644
Winnipeg - Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	399	-	-	-	-	399
Yellowknife - Fort Franklin	-	-	-	-	-	-	-	397	-	-	-	-	397
- Winnipeg	-	-	-	-	-	198	431	224	-	-	-	-	853
TOTAL	515	1 236	1 783	505	759	3 579	3 618	4 482	458	158	227	236	17 556
% du TOTAL	2,9	7,0	10,2	2,9	4,3	20,4	20,6	25,6	2,6	0,9	1,3	1,3	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.26

PASSAGERS DES AVTC INTÉRIEURS PAR ORIGINE ET DESTINATION:
TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU I EN 1982

Paires de villes	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Grand lac de l'Ours - Grand lac des Esclaves	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	33
Montréal - Calgary	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- La Grande	-	-	-	-	238	-	289	490	-	98	-	-	1 115
- Québec	-	-	-	-	-	158	-	-	-	-	-	-	158
- Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	48	-	-	-	-	48
- St. Catharines	-	-	-	-	-	204	-	-	-	-	-	-	204
Québec - La Grande	-	-	-	-	-	-	-	94	-	-	-	-	94
Toronto - Calgary	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
- Montréal	-	-	-	-	-	-	75	-	-	-	-	-	75
- Sept-Îles	-	-	-	-	119	-	-	-	-	-	-	-	119
- Vancouver	-	66	1 115	640	-	-	-	-	-	-	-	-	1 821
Winnipeg - Grand lac de l'Ours	-	-	-	-	-	-	509	341	-	-	-	-	850
- Grand lac des Esclaves	-	-	-	-	-	72	115	-	-	-	-	-	187
TOTAL	-	66	1 201	640	357	434	988	1 006	-	98	-	-	4 790
% du TOTAL	-	1,4	25,1	13,4	7,4	9,1	20,6	21,0	-	2,0	-	-	100,0

Source: Centre des statistiques de l'aviation - état statistique 41.

Tableau D.27

RÉPARTITION MENSUELLE DES PASSAGERS-KILOMÈTRES PAYANTS PAR TYPE DE TARIF INTÉRIEUR RÉDUIT EN 1978, 1980 ET 1982

Mois	1978				1980				1982			
	Vols réguliers	Affrètement VARA	Affrètement AVTC	Total	Vols réguliers	Affrètement VARA	Affrètement AVTC	Total	Vols réguliers	Affrètement VARA	Affrètement AVTC	Total
Janvier	3,8	-	-	3,6	5,8	2,1	3,9	5,6	6,8	4,0	-	6,5
Février	1,6	-	-	1,5	6,3	-	8,3	6,0	6,1	1,0	2,3	5,5
Mars	3,6	-	-	3,3	5,0	-	5,5	4,7	7,1	1,0	41,1	6,5
Avril	3,8	-	-	3,6	6,6	-	0,9	6,2	7,8	1,0	22,1	7,1
Mai	6,5	-	-	6,1	10,3	3,3	0,4	9,9	8,9	3,3	3,9	8,3
Juin	11,7	7,5	15,4	11,5	8,6	11,0	5,9	8,7	10,8	12,8	2,3	11,0
Juillet	20,7	36,6	34,5	21,7	12,9	23,3	8,9	12,9	14,8	18,3	14,6	15,2
Août	16,9	33,6	26,9	17,8	12,3	29,4	12,8	13,2	15,2	24,0	12,7	16,1
Septembre	10,0	6,7	22,4	9,8	8,3	10,3	10,1	8,4	9,3	13,0	-	9,7
Octobre	7,4	2,2	-	7,1	9,8	3,0	1,5	9,4	4,9	8,7	1,0	5,3
Novembre	4,0	-	-	3,8	7,3	1,5	0,8	7,0	4,0	1,9	-	3,8
Décembre	10,0	13,4	0,8	10,2	7,4	16,1	41,0	8,0	4,3	11,0	-	5,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source: Tiré du tableau D.16.

Tableau D.28

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR AIR CANADA
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation[1] (%)	Places de classe B[2]	Passagers de classe B
Halifax-St. John's			
Juin	64	4 853	2 349
Juillet	62	6 762	3 690
Août	68	7 962	3 914
Halifax-Sydney			
Juin	52	4 345	1 559
Juillet	60	6 156	2 753
Août	62	6 487	2 682
Montréal-Ottawa			
Juin	56	12 417	4 465
Juillet	47	22 250	6 015
Août	53	25 938	6 111
Montréal-Québec			
Juin	68	4 633	2 166
Juillet	56	7 520	2 443
Août	60	8 361	2 623
Montréal-Toronto			
Juin	62	32 663	11 618
Juillet	57	52 183	14 991
Août	66	61 883	16 131
Montréal-Val-d'Or			
Juin	44	1 515	629
Juillet	41	2 699	622
Août	55	2 854	657

Tableau D.28 (Suite)

	Coefficient d'occupation[1] (%)	Places de classe B[2]	Passagers de classe B
Regina-Calgary			
Juin	66	5 187	1 608
Juillet	76	7 788	1 771
Août	73	7 394	1 300
Regina-Edmonton			
Juin	42	1 910	402
Juillet	56	4 175	487
Août	54	4 003	229
Regina-Winnipeg			
Juin	60	4 201	1 229
Juillet	59	8 041	1 895
Août	60	8 677	1 718
Toronto-Halifax			
Juin	77	21 103	9 855
Juillet	92	32 297	21 475
Août	96	33 335	21 632
Toronto-Thunder Bay			
Juin	68	5 121	2 967
Juillet	68	8 717	4 221
Août	98	9 252	4 038
Toronto-Sault Ste. Marie			
Juin	59	2 490	1 314
Juillet	66	5 028	1 936
Août	97	4 901	1 817

Tableau D.28 (Suite)

	Coefficient d'occupation(1) (%)	Places de classe B(2)	Passagers de classe B
Thunder Bay-Winnipeg			
Juin	68	1 621	1 245
Juillet	83	3 195	1 909
Août	97	3 507	2 495
Vancouver-Calgary			
Juin	63	33 354	11 375
Juillet	68	46 491	12 850
Août	69	56 680	12 920
Vancouver-Edmonton			
Juin	56	22 189	7 732
Juillet	70	29 754	7 993
Août	72	34 456	7 240
Vancouver-Victoria			
Juin	70	5 698	2 857
Juillet	74	8 077	3 288
Août	80	9 588	3 699

Notes: (1) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(2) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Tableau D.29

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR CP AIR
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation(1) (%)	Places de classe B(2)	Passagers de classe B
Montréal-Ottawa			
Juin	51	2 530	1 541
Juillet	55	2 676	1 651
Août	55	2 436	1 424
Montréal-Toronto			
Juin	76	12 324	10 489
Juillet	73	13 079	10 682
Août	75	12 245	10 277
Vancouver-Calgary			
Juin	69	14 081	10 425
Juillet	67	14 186	10 259
Août	62	13 135	8 875
Vancouver-Edmonton			
Juin	66	10 042	7 846
Juillet	64	9 583	7 129
Août	58	9 198	6 500
Vancouver-Victoria			
Juin	59	4 226	2 754
Juillet	54	4 020	2 392
Août	65	3 750	2 694

Notes: (1) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(2) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Tableau D.30

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS (1963) LTD.
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation(1) (%)	Places de classe B(2)	Passagers de classe B
Toronto-Halifax			
Juin	55	10 142	6 512
Juillet	66	11 042	9 057
Août	77	12 582	10 629
Halifax-St. John's			
Juin	67	8 884	5 186
Juillet	68	9 686	6 594
Août	75	10 802	7 330
Halifax-Sydney			
Juin	65	5 745	3 414
Juillet	67	6 334	4 302
Août	64	6 311	4 100

Notes: (1) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(2) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Tableau D.31

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR NORDAIR LTÉE[1]
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation[2] (%)	Places de classe B[3]	Passagers de classe B
Montréal-Ottawa			
Juin	34	3 845	709
Juillet	30	3 090	821
Août	-	-	-
Montréal-Toronto			
Juin	47	9 575	2 064
Juillet	38	7 450	2 400
Août	-	-	-
Montréal-Val-d'Or			
Juin	46	2 355	552
Juillet	44	2 059	512
Août	-	-	-
Thunder Bay-Winnipeg			
Juin	32	5 365	1 358
Juillet	30	4 290	1 927
Août	-	-	-
Toronto-Thunder Bay			
Juin	64	5 093	3 151
Juillet	53	3 630	3 061
Août	-	-	-
Toronto-Sault Ste. Marie			
Juin	62	5 260	2 805
Juillet	52	4 560	3 256
Août	-	-	-

Notes: (1) En raison d'une grève de son personnel au sol, Nordair a dû réduire ses activités à la fin de juillet 1982.

(2) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(3) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Tableau D.32

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation(1) (%)	Places de classe B(2)	Passagers de classe B
Vancouver-Edmonton			
Juin	49	5 190	2 497
Juillet	74	6 545	5 115
Août	76	5 109	4 712
Vancouver-Calgary			
Juin	44	6 301	2 844
Juillet	57	7 426	4 943
Août	54	6 857	4 427
Vancouver-Victoria			
Juin	49	6 120	2 634
Juillet	50	8 026	4 980
Août	58	8 381	5 548
Regina-Calgary			
Juin	58	5 419	3 218
Juillet	66	4 733	3 747
Août	71	6 690	5 396
Regina-Edmonton			
Juin	42	2 150	830
Juillet	52	2 459	1 535
Août	50	2 341	1 411
Regina-Winnipeg			
Juin	43	5 421	2 330
Juillet	51	5 991	3 931
Août	48	5 693	3 623

Notes: (1) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(2) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Tableau D.33

CAPACITÉ ET UTILISATION DES VOLS PAR SEGMENT CHOISI POUR QUEBECAIR
JUIN - AOÛT 1982

	Coefficient d'occupation(1) (%)	Places de classe B(2)	Passagers de classe B
Montréal-Québec			
Juin	58	5 983	1 236
Juillet	48	6 060	1 242
Août	52	6 462	1 219
Montréal-Toronto			
Juin	36	3 049	661
Juillet	21	3 535	641
Août	42	3 395	1 107

Notes: (1) On obtient le coefficient d'occupation en divisant le trafic total (incluant classe Y plus classe B) par la capacité totale.

(2) Les places de classe B sont déterminées par le transporteur; on notera que, lorsque la période de réservations anticipées est écoulée, les places à tarif réduit non vendues sont alors offertes au plein tarif.

Source: Renseignements spéciaux communiqués au CTA.

Appendice E

PAIRES DE VILLES CANADIENNES ET AMÉRICAINES UTILISÉES POUR LA COMPARAISON DES TARIFS

Tableau E.1

DONNÉES UTILISÉES POUR COMPARER LES TARIFS INTÉRIEURS CANADIENS ET AMÉRICAINS

	Paires de villes		Volume de passagers 1977	Distance aller (km)	Tarif régulier, juillet 1980	Tarif régulier, juillet 1982	Tarif le plus bas, juillet 1980	Tarif le plus bas, juillet 1982
1.	Montréal	- Toronto	1 403 430	506	142	200	68	100
	Boston	- New York	2 100 230	307	104	50	52	50
	Chicago	- Minneapolis	1 141 950	550	144	222	76	112
2.	Ottawa	- Toronto	790 260	363	126	176	59	88
	New York	- Pittsburgh	867 600	518	156	230	78	36
	Chicago	- St. Louis	727 060	412	122	133	62	100
3.	Calgary	- Edmonton	590 110	248	70	111	49	72
	Houston	- New Orleans	582 010	501	69	86	44	48
	Atlanta	- Birmingham	554 040	216	87	146	50	91
4.	Montréal	- Ottawa	281 160	151	88	136	40	68
	Chicago	- Moline	279 250	235	93	104	54	85
	Fresno	- San Francisco	277 540	266	70	102	56	72
	Harrisburg	- Pittsburgh	267 850	280	106	170	53	84
5.	Montréal	- Québec	281 720	235	84	150	54	75
	Chicago	- Moline	279 250	235	93	104	54	85
	Fresno	- San Francisco	277 540	266	70	102	56	72
	Harrisburg	- Pittsburgh	267 850	280	106	170	53	84
6.	London	- Toronto	129 430	142	90	136	46	49
	Baltimore	- Boston	206 640	595	159	144	80	74
	Las Vegas	- Phoenix	205 680	410	87	170	65	57
7.	Kelowna	- Vancouver	169 040	281	90	132	59	86
	Richmond	- Washington	149 910	154	85	104	51	52
	Burbank	- Las Vegas	145 490	359	81	132	72	86
8.	Toronto	- Windsor	146 550	313	116	164	87	82
	Charlotte	- Washington	145 120	526	141	202	84	121
	Chicago	- Kalamazoo	144 830	187	98	180	59	114
9.	Prince George	- Vancouver	140 050	524	148	210	74	105
	Charlotte	- Greenville	141 870	121	74	112	41	74
	Baltimore	- Pittsburgh	138 790	323	106	128	53	71
10.	Sudbury	- Toronto	136 860	340	120	168	90	84
	Champaign	- Chicago	137 470	209	100	120	94	61
	Kansas City	- Omaha	136 230	256	96	132	48	86
11.	Edmonton	- Fort McMurray	121 180	400	116	172	75	112
	Syracuse	- Washington	122 850	478	157	180	79	90
	Atlanta	- Fayetteville	120 320	531	167	242	100	150
12.	Sault Ste. Marie	- Toronto	118 020	494	138	196	90	98
	Charlotte	- Columbia	118 130	143	65	120	51	80
	Greensboro	- Washington	116 490	393	117	170	70	105
13.	Regina	- Winnipeg	106 000	532	144	202	94	101
	Minneapolis	- Sioux Falls	104 720	317	104	200	62	124
	Chicago	- Waterloo	103 250	389	128	210	77	149
14.	Calgary	- Vancouver	438 260	685	162	228	78	114
	Denver	- San Francisco	423 300	1 540	296	370	207	214
	Chicago	- Hartford	407 300	1 252	259	418	168	209
15.	Toronto	- Winnipeg	396 200	1 502	260	368	127	184
	Atlanta	- Baltimore	395 850	927	207	310	114	151
	Chicago	- Houston	384 450	1 500	276	262	166	151
16.	Edmonton	- Vancouver	354 230	808	176	250	85	125
	Denver	- Las Vegas	349 510	991	222	302	109	162
	Charlotte	- New York	347 450	864	196	292	118	145

Tableau E.1 (Suite)

DONNÉES UTILISÉES POUR COMPARER LES TARIFS INTÉRIEURS CANADIENS ET AMÉRICAINS

	Paires de villes		Volume de passagers 1977	Distance aller (km)	Tarif régulier, juillet 1980	Tarif régulier, juillet 1982	Tarif le plus bas, juillet 1980	Tarif le plus bas, juillet 1982
17.	Halifax	- Toronto	270 270	1 287	234	332	118	166
	Atlanta	- Dayton	270 010	695	178	268	98	161
	Atlanta	- Sarasota	267 800	715	181	288	118	172
18.	Halifax	- Montréal	217 130	803	176	248	89	124
	Atlanta	- Melbourne	215 320	713	181	290	118	133
	Denver	- San Diego	212 310	1 352	272	428	220	218
19.	Thunder Bay	- Toronto	204 020	909	188	266	105	133
	Chicago	- Tulsa	203 320	945	206	262	144	162
	Los Angeles	- Tucson	195 320	724	174	236	119	105
20.	Calgary	- Winnipeg	146 270	1 191	222	314	108	157
	Cleveland	- St. Louis	144 530	792	120	290	106	160
	Charlotte	- Chicago	143 070	948	216	338	141	170
21.	Edmonton	- Winnipeg	127 600	1 187	222	314	108	157
	Memphis	- New York	125 840	1 539	283	440	170	219
	Atlanta	- Syracuse	124 510	1 276	261	420	170	330
22.	Halifax	- St. John's	114 710	880	186	262	104	131
	Dallas	- Louisville	113 390	1 173	237	374	154	189
	Philadelphia	- St. Louis	119 560	1 318	267	410	133	204
23.	Calgary	- Regina	105 610	661	158	224	90	112
	Los Angeles	- Reno	106 290	620	119	132	116	93
	Atlanta	- Providence	104 000	1 453	285	438	184	341
24.	Toronto	- Vancouver	539 290	3 342	482	686	219	343
	Chicago	- Phoenix	545 940	2 326	406	562	223	284
	Atlanta	- Los Angeles	500 310	3 312	507	620	279	310
25.	Calgary	- Toronto	370 840	2 686	402	572	189	286
	Los Angeles	- Washington	376 410	3 682	526	418	321	283
	Los Angeles	- Minneapolis	354 040	2 454	402	418	261	186
26.	Edmonton	- Toronto	294 400	2 687	402	572	189	286
	Los Angeles	- St. Louis	299 590	2 544	433	458	238	253
	New Orleans	- New York	285 240	1 901	242	454	191	238
27.	Vancouver	- Winnipeg	176 220	1 862	304	430	134	215
	Houston	- San Francisco	183 500	2 651	444	418	244	284
	Philadelphia	- San Francisco	167 740	4 065	435	448	304	265
28.	Montréal	- Vancouver	128 010	3 679	522	742	219	371
	Miami	- San Francisco	124 560	4 168	459	430	252	310
	Las Vegas	- St. Louis	122 240	2 208	389	539	224	238
29.	Regina	- Toronto	105 960	2 027	322	458	162	229
	Houston	- Las Vegas	106 650	1 976	356	322	178	190
	Dallas	- San José	103 200	2 324	407	370	224	257

Note: Tarifs aller retour canadiens en dollars canadiens courants et tarifs aller retour américains en dollars américains courants.

Sources: ATPCO, Passenger Tariff Set, 7 juillet 1982 et Annuaire des lignes aériennes, 1er juillet 1980.

Tableau E.2

LES 30 MARCHÉS INTÉRIEURS CANADIENS LES PLUS IMPORTANTS, CLASSÉS SELON LES COUPONS O/D
1977

Rang	Paire de villes		Coupon O/D
1	Montréal	- Toronto	1 403 430
2	Ottawa	- Toronto	790 260
3	Calgary	- Edmonton	590 110
4	Toronto	- Vancouver	539 290
5	Calgary	- Vancouver	438 260
6	Toronto	- Winnipeg	396 200
7	Calgary	- Toronto	370 840
8	Edmonton	- Vancouver	354 230
9	Edmonton	- Toronto	294 400
10	Vancouver	- Victoria	287 090
11	Montréal	- Québec	281 720
12	Montréal	- Ottawa	281 160
13	Halifax	- Toronto	270 270
14	Halifax	- Montréal	217 130
15	Thunder Bay	- Toronto	204 020
16	Vancouver	- Winnipeg	176 220
17	Kelowna	- Vancouver	149 040
18	Toronto	- Windsor	146 550
19	Calgary	- Winnipeg	146 270
20	Prince George	- Vancouver	140 050
21	Sudbury	- Toronto	136 860
22	London	- Toronto	129 430
23	Montréal	- Vancouver	128 010
24	Edmonton	- Winnipeg	127 600
25	Edmonton	- Fort McMurray	121 180
26	Sault Ste. Marie	- Toronto	118 020
27	Halifax	- St. John's	114 710
28	Regina	- Winnipeg	106 000
29	Regina	- Toronto	105 960
30	Calgary	- Regina	105 610

Source: Analyse du flux du trafic aérien international (I.A.T.F.A.).

Tableau E.3

LES 50 MARCHÉS INTÉRIEURS AMÉRICAINS LES PLUS IMPORTANTS
CLASSÉS SELON LES COUPONS O/D
1977

Rang	Paire de villes		Coupon O/D
1	Chicago	- New York	2 312 850
2	New York	- Washington	2 133 690
3	Boston	- New York	2 100 230
4	Los Angeles	- New York	1 509 970
5	Miami	- New York	1 502 980
6	Atlanta	- New York	1 459 100
7	Los Angeles	- San Francisco	1 436 480
8	Chicago	- Los Angeles	1 384 180
9	Ft. Lauderdale	- New York	1 322 240
10	Honolulu	- Kahului	1 308 230
11	Honolulu	- Los Angeles	1 252 930
12	Chicago	- Minneapolis	1 141 950
13	Honolulu	- Lihue	1 130 040
14	New York	- San Francisco	1 007 740
15	Las Vegas	- Los Angeles	978 980
16	Chicago	- Detroit	940 270
17	Chicago	- Washington	931 170
18	Atlanta	- Orlando	905 310
19	New York	- Pittsburgh	867 600
20	Atlanta	- Tampa	863 230
21	Atlanta	- Miami	850 450
22	Atlanta	- Dallas	844 640
23	Chicago	- Denver	844 210
24	Chicago	- San Francisco	836 410
25	Detroit	- New York	831 770
26	Boston	- Washington	811 580
27	Atlanta	- Chicago	801 300
28	Los Angeles	- San Diego	788 350
29	Dallas	- Houston	785 200
30	Honolulu	- San Franscisco	739 690
31	Atlanta	- Washington	737 950
32	Dallas	- Los Angeles	730 320
33	Chicago	- St. Louis	727 060
34	Atlanta	- Jacksonville	719 850
35	Chicago	- Pittsburgh	702 390
36	Cleveland	- New York	696 450
37	Atlanta	- Houston	681 090
38	Boston	- Chicago	678 720
39	Atlanta	- New Orleans	664 460
40	Dallas	- New York	652 050
41	Denver	- Los Angeles	645 390
42	Chicago	- Dallas	640 260
43	Chicago	- Philadelphia	618 120
44	Denver	- Salt Lake City	617 380
45	Atlanta	- Philadelphia	614 670

Tableau E.3 (Suite)

LES 50 MARCHÉS INTÉRIEURS AMÉRICAINS LES PLUS IMPORTANTS
CLASSÉS SELON LES COUPONS O/D
1977

Rang	Paire de villes		Coupon O/D
46	Chicago	- Cleveland	594 700
47	Chicago	- Kansas City	589 380
48	Houston	- New Orleans	582 010
49	Atlanta	- Ft. Lauderdale	570 980
50	Hilo	- Honolulu	569 600

Note: Les transporteurs faisant affaires à l'intérieur d'un État ne sont pas obligés de déposer leurs tarifs à la Civil Aeronautics Board (C.A.B.). Il est donc possible qu'on ait sous-estimé le trafic des paires de villes situées dans les États de Californie, du Texas et de Floride.

Source: Civil Aeronautics Board, enquête sur l'origine et la destination, tableau 13.

Tableau E.4

COMPARAISON DES DONNÉES DES VOLS INTÉRIEURS ET TRANSFRONTALIERS

Route	Distance aller retour (km)	Tarif régulier aller retour		Tarif le plus bas aller retour	
		Juillet 1980	Juillet 1982	Juillet 1980	Juillet 1982
Moncton-Saint John	258	88	128	66	64
Toronto-Buffalo	219	82	126	41	63
Halifax-Saint John	383	98	140	74	70
Vancouver-Seattle	409	78	104	51	74
Toronto-Windsor	624	116	164	87	82
Hamilton-Pittsburgh	631	134	176	87	97
Montréal-Toronto	1 014	142	200	68	100
Montréal-New York	1 072	150	228	66	123
Calgary-Saskatoon	1 040	142	200	92	100
Toronto-New York	1 178	158	258	79	129
Calgary-Vancouver	1 371	162	228	78	114
Halifax-Boston	1 316	174	288	131	187
Halifax-Toronto	2 572	234	332	118	166
Vancouver-San Francisco	2 572	204	384	145	199
Montréal-St. John's	3 235	260	368	131	184
Montréal-Atlanta	3 196	320	492	223	321
Vancouver-Winnipeg	3 724	304	430	134	215
Calgary-Los Angeles	3 885	328	502	207	326
Vancouver-Winnipeg	3 724	304	430	134	215
Toronto-Miami	3 975	348	512	161	205
Saskatoon-Toronto	4 413	344	490	173	245
Calgary-Chicago	4 445	412	574	251	372
Calgary-Toronto	5 372	402	572	189	286
Vancouver-Chicago	5 655	456	678	251	441
Toronto-Vancouver	6 685	482	686	219	343
Calgary-New York	6 550	508	754	279	490
Toronto-Vancouver	6 685	482	686	219	343
Toronto-Los Angeles	6 985	532	788	293	512
Montréal-Vancouver	7 358	522	742	219	371
Montréal-Los Angeles	7 934	612	898	337	583

Note: Les tarifs sont donnés en dollars canadiens courants.

Sources: AITCO, Passenger Tariff Set, 7 juillet 1982 et Annuaire des lignes aériennes, 1er juillet 1980.